Nº 281 - TOMO 393 26 DE NOVIEMBRE DE 1998



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE SENADORES

CUARTO PERIODO ORDINARIO DE LA XLIV LEGISLATURA

63ª SESION EXTRAORDINARIA

PRESIDEN EL LIC. HUGO FERNANDEZ FAINGOLD Y EL SENADOR ORLANDO VIRGILI
(Presidente) (Primer Vicepresidente)

ACTUAN EN SECRETARIA EL TITULAR LICENCIADO JORGE MOREIRA PARSONS Y
LOS PROSECRETARIOS SEÑORA QUENA CARAMBULA Y SEÑOR GABRIEL RODRIGUEZ GARCES

SUMARIO

1) TEXTO DE LA CITACION

Montevideo, 24 de noviembre de 1998.

LA CAMARA DE SENADORES se reunirá en sesión extraordinaria en régimen de cuarto intermedio, el próximo jueves 26 a la hora 15, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

ORDEN DEL DIA

Continúa la discusión general y particular del proyecto de ley por el que se aprueba el Tratado entre la República y la República Argentina para la construcción de un Puente sobre el Rio de la Plata.

Carp. Nº 640/97 - Rep. Nº 548/97 y Anexo I.

QUENA CARAMBULA
Prosecretaria

JORGE MOREIRA PARSONS
Secretario

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores Senadores **Baráibar, Batlle, Bergstein, Brezzo, Carvalho, Casartelli, Couriel, García Costa, Heber, Irurtia, Iturria, Korzeniak, Laguarda, Mallo, Pais, Pozzolo, Quarneti, Ricaldoni, Santoro, Sarthou** y **Segovia**.

FALTAN: con licencia, los señores Senadores **Arismendi, Cid, Gargano, Hierro López, Michelini, Pereyra** y **Sanabria**; con aviso, los señores Senadores A**stori, Dalmás, Gandini, Garat** y **Millor**, y sin aviso, **Andújar** y **Hualde**.

3) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 29 minutos)

-Dése cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

Montevideo, 26 de noviembre de 1998.

ASUNTOS ENTRADOS

- La Presidencia de la Asamblea General remite varias notas del Tribunal de Cuentas comunicando las resoluciones adoptadas en los siguientes expedientes:

- de la Corporación Nacional para el Desarrollo sobre la realización de las auditorías

- de Banco Hipotecario del Uruguay relacionada con el Estado de Resultados correspondiente al ejercicio finalizado al 31 de diciembre de 1996 y con el Estado de Ejecución Presupuestal al 31 de marzo de 1998.-

- del Banco de Seguros del Estado relacionado con el Estado de Situación Patrimonial y el Estado de Resultados al 31 de diciembre de 1996;

- del Banco de la República relacionado con la ejecución del Programa Global de Crédito Agropecuario financiado parcialmente con recursos del Contrato del Préstamo BID N° 231/IC-UR.-

TENGANSE PRESENTE.-

- El Poder Ejecutivo remite un Mensaje solicitando venia para exonerar de su cargo a una funcionaria del Ministerio de Economía y Finanzas.-

A LA COMISION DE ASUNTOS ADMINISTRATIVOS.-

- El Poder Ejecutivo remite varios Mensajes comunicando haber dictado las siguientes Resoluciones designando Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland al Dr.Jorge Celos Campomar Barrios; Miembros del Directorio del Banco de Seguros del Estado al señor Ricardo Abasolo García; señor Román Nilson Molins y señor Blas Abel Mello; Miembro del Directorio de la Administración Nacional de Telecomunicaciones al Dr. Simón Erlichman Eidelman; Miembro del Directorio del Instituto Nacional del Menor a la Dra.Stella Luz López; Miembro del Directorio de la Administración de las Obras Sanitarias del Estado a la señora Mariella Bruno Marino; Miembro del Directorio de la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas a la Cra. María Eugenia Plottier.-

TENGASE PRESENTE.-

- El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social acusa recibo y remite información relacionada con la versión taquigrafica de las palabras pronunciadas por el señor Senador Carlos Julio Pereyra sobre la situación del pueblo Cebollatí, en el departamento de Rocha

OPORTUNAMENTE LE FUE ENTREGADO AL SEÑOR SENADOR CARLOS JULIO PEREYRA. -

- La Cámara de Representantes remite nota comunicando la sanción de los siguientes proyectos de ley:

  - por el que se modifica la tributación aplicada al suministro de gas y supergás;

  - por la que se concede una pensión graciable a la señor Hilda Flores de Batalla;

  - y por el que se autoriza la salida de aguas jurisdiccionales de la Fragata ROU "Montevideo" y del ROU "Comandante Pedro Campbell" con sus tripulaciones y alumnos de la Escuela Naval, a

efectos de realizar el viaje de fin de cursos.-

TENGANSE PRESENTE Y AGREGUENSE A SUS ANTECEDENTES.-

- La Junta Departamental de Colonia remite la versión taquigrafica de la sesión en la que recibió al Jefe de Policía para tratar el tema "Seguridad Ciudadana".-

-La Junta Departamental de Salto remite la versión taquigrafíca de la exposición realizada por el señor Edil Arturo Bentancor sobre exoneración de aportes a pequeñas y medianas empresas y vendedores informales.-

- La Junta Departamental de Rivera remite nota transcribiendo las palabras pronunciadas por el señor Edil Francisco Muniz relacionadas con la contaminación del Cuñapirú.-

- La Junta Departamental de Río Negro remite nota adjuntando la exposición de los señores Ediles Ricardo Castromán, marcos Gerez, Carlos Di Pascua y Sra.l Luisa García sobre la política empleada por OSE al privatizar los servicios de suministro de agua potable;

TENGANSE PRESENTE.-

- La Presidencia de la Asamblea General destina varios Mensajes del Poder Ejecutivo a los que acompañan los siguientes proyectos de ley:

- por el que se agrega al artículo 1°, Título 11 del Texto Ordenado 1996, el numeral 16, referente a amargos sin alcohol o aperitivos no alcoholicos.-.

A LA COMISION DE HACIENDA.-

- de protección contra la contaminación acústica.-

A LA COMISION DE MEDIO AMBIENTE.-

- El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca remite la información solicitada por el señor Senador Luis Alberto Heber sobre las consecuencias nocivas de la fumigación agrícola.-

OPORTUNAMENTE LE FUE ENTREGADO AL SEÑOR SENADOR LUIS ALBERTO HEBER.-

4) SOLICITUDES DE LICENCIA

SEÑOR PRESIDENTE.- Dése cuenta de una solicitud de licencia llegada a la Mesa.

(Se da de la siguiente:)

-«El señor Senador Pereyra solicita licencia por el día de la fecha.»

Léase.

(Se lee:)

«Montevideo, 26 de noviembre de 1998.

Señor Presidente del Senado
Lic. Hugo Fernández Faingold
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente, me dirijo a Ud. a fin de solicitar licencia por el día de la fecha, en virtud de tener que concurrir a la reunión de la Comisión de Asuntos Políticos del Parlamento Latinoamericano que se reunirá en la ciudad de San Pablo.

Sin otro particular, lo saludo atentamente.

Carlos Julio Pereyra. Senador.»

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

-14 en 15. **Afirmativa.**

Dése cuenta de otra solicitud de licencia.

(Se da de la siguiente:)

-«La señora Senadora Arismendi solicita licencia por el día de la fecha.»

Léase.

(Se lee:)

«Montevideo 25 de noviembre de 1998.

CAMARA DE SENADORES
Atn: Sr. Presidente
Lic. HUGO FERNANDEZ FAINGOLD
P r e s e n t e

De mi mayor consideración:

Motiva la presente solicitar licencia por el día Jueves 26 del corriente.

Razones de índole personal motivan mi ausencia, solicitando se descuente de mis haberes lo que corresponda y se convoque a mi suplente Sr. Victorio Casartelli.

Saluda muy atentamente.

Marina Arismendi. Senadora.»

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

-13 en 15. **Afirmativa.**

Queda convocado el señor Senador Casartelli, quien ya ha prestado el juramento de estilo por lo que, si se encontrara en Antesala, se le invita a pasar al Hemiciclo.

Dése cuenta de otra solicitud de licencia.

(Se da de la siguiente:)

-«El señor Senador Cid solicita licencia por el día de la fecha.»

Léase.

(Se lee:)

«Montevideo, 26 de noviembre de 1998.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Don Hugo Fernández Faingold
Presente.-

De mi mayor consideración:

Por intermedio de la presente reciba el Sr. Presidente mi solicitud de licencia por el día de la fecha.

Motivan la referida solicitud compromisos políticos asumidos con anterioridad a la citación de la Sesión Extraordinaria del Cuerpo.

Asimismo, solicito se proceda en esta oportunidad a la convocatoria del suplente correspondiente.

Sin otro particular saludo al Sr. Presidente con mi más alta estima.

Alberto Cid. Senador.»

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

-15 en 15. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Queda convocado el señor Senador Carlos Baráibar, quien ya ha prestado el juramento de estilo por lo que, si se encontrara en Antesala, se le invita a pasar al Hemiciclo.

Dése cuenta de otra solicitud de licencia.

(Se da de la siguiente:)

«El señor Senador Sanabria solicita licencia por el día de la fecha.»

-Léase.

(Se lee:)

«Montevideo, 26 de noviembre de 1998.

Señor Presidente del Senado
Lic. Hugo Fernández Faingold
Presente.-

De mi mayor consideración:

Por la presente solicito al señor Presidente del Senado licencia extraordinaria por el día de la fecha.

Saluda atentamente.

Wilson Sanabria. Senador.»

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

-15 en 15. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Queda convocado el señor Senador Quarneti, quien ya ha prestado el juramento de estilo por lo que, si se encontrara en Antesala, se le invita a pasar al Hemiciclo.

5) INTEGRACION DEL CUERPO

SEÑOR PRESIDENTE.- Dése cuenta de varias notas de desistimiento llegadas a la Mesa.

(Se da de las siguientes:)

-Los señores Manuel Núñez, Eduardo Fernández y Gonzalo Fernández, suplentes del señor Senador Gargano, a quien el Senado concedió licencia por el término de tres días, comunican que por esta vez no aceptan la convocatoria de que han sido objeto.

En consecuencia, se ha convocado al señor Senador Laguarda, quien ya ha prestado el juramento de estilo, por lo que se ha incorporado al Senado desde el día de ayer.

(Ingresan a Sala los señores Senadores Casartelli, Quarneti y Baráibar)

6) TRATADO ENTRE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LA REPUBLICA ARGENTINA PARA LA CONSTRUCCION DE UN PUENTE SOBRE EL RIO DE LA PLATA

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el primer y único punto del Orden del Día: «Continúa la discusión general y particular del proyecto de ley por el que se aprueba el Tratado entre la República y la República Argentina para la construcción de un puente sobre el Río de la Plata. (Carp. Nº 640/97 - Rep. Nº 548/97 y Anexo I).»

(Antecedentes: ver 61ª S.E.)

-Tiene la palabra el señor Senador Irurtia.

SEÑOR IRURTIA.- Señor Presidente: desde que se empieza a conocer el surgimiento de la idea del «puente sobre el Río de la Plata», nos preguntamos acerca de su futuro y su incidencia en el desarrollo del departamento de Colonia y del país en general.

Los uruguayos todos han vivido de alguna manera la problemática del puente en estos últimos años.

Se trata de una propuesta que fue transitando en el tiempo. A impulsos surgían las preguntas, y los encargados de llevarla adelante salían presurosos a buscar respuestas, interlocutores válidos, consultoras, medios disponibles en el país y en el mundo.

Comenzamos a considerarla en el Plenario hace pocos días y estoy seguro de que aquí han surgido y seguirán surgiendo, sin duda, consultas difíciles de contestar a pesar del enorme cúmulo de informes y de material incorporado al estudio, así como del gran esfuerzo que ha desarrollado en el tiempo la Comisión encargada del tema.

Ha resultado ser el más inusual de los tratados, el que manifiesta la mayor riqueza de aristas sensibles y, a mi entender, falta profundizarlo.

En otro orden, debemos recordar que, en el mes de abril de 1962, los señores Wilson Ferreira Aldunate y Arturo Frondizi sugirieron la idea de construir un puente a un grupo de Legisladores, en la ciudad de Buenos Aires. En el día de hoy he recibido una copia -seguramente, también estará en poder de los señores Senadores del ingeniero Serrato, Presidente de la Comisión Binacional- de la propuesta que se hizo en aquel entonces.

En 1973, el Tratado de Límites del Río de la Plata marca un hito fundamental en el tiempo, que será la base de un relacionamiento mejor entre ambos países. Por su parte, en 1985 se crea la Comisión Binacional del Puente Colonia-Bue-

nos Aires; en 1991, se aprueba el Tratado del MERCOSUR; el 29 de agosto de 1995, se encomienda a la Comisión Binacional que defina la traza; el 18 de mayo de 1996, se aprueba la selección de la traza Punta Lara-Aeropuerto de Colonia; y, finalmente, el 20 de setiembre de 1996, se firma el Tratado para la construcción del puente.

Así, la traza quedó fijada e integra el Tratado, y también la Comisión Binacional continúa trabajando.

Tiempo atrás, quien habla declaraba al matutino «La Mañana» que, por ahora, no queríamos que el puente Colonia-Buenos Aires provocara trastornos irreparables; que estábamos convencidos de que su traza no había sido estudiada suficientemente y que, seguramente, se habría de constituir en algo que determinará cambios enormes en la estructura de la convivencia social, cambios que, por otra parte, van a trascender con el transcurso del tiempo.

También decíamos que era importante recibir y realizar buenos informes técnicos, pero también escuchar a los componentes de la sociedad. Esto lo afirmábamos hace ya un tiempo.

Asimismo, y con relación al entorno geopolítico, señalábamos que la cabecera que se ubicaría en el Uruguay debería estar vinculada al área de influencia, para conjugar una idea real y factible, cual es la de unir a las grandes metrópolis regionales; que Uruguay debería participar en ese enlace mediante una traza que comprenda el traslado de bienes y servicios entre ambos polos.

Lamentablemente, no se ha instrumentado suficientemente lo que se habló al comienzo: el eje vial asociado a la construcción del puente. Ahora sólo se habla del puente y de una amplia gama de formas de llegar a él.

Pensamos que los ejes viales que llevan hacia el puente Colonia-Buenos Aires suponen una ejecución que será muy difícil para el Uruguay que, sin duda, dispone de muchos kilómetros de ruta con relación al número de habitantes, pero que ha demostrado muy poca capacidad de adaptación a la nueva estructura del tránsito y del transporte. Se ha comprobado que nuestro país carece de recursos en inversión pública y que es lenta la participación del sector privado en la ejecución de la obra pública vial que el Estado ofrece en concesión.

Por otra parte, objetamos la ubicación de la cabecera del puente, prevista a cinco kilómetros de la ciudad de Colonia, lugar exquisito declarado patrimonio histórico de la humanidad, diría yo, joya de la humanidad, tremenda llave para el desarrollo de los servicios del Uruguay.

La semana pasada declaré en el programa «En Perspectiva» que hay muchas maneras de transportar por el Río de la Plata, que no se le va la vida al Uruguay con la construcción de un puente, y también adelanté mi intención de votar en contra del actual proyecto. La tecnología le ganó a este puente, porque hay muchas maneras de transportar por encima del río. El transporte por agua siempre ha sido el más barato del mundo -la historia así nos lo dice- luego los ferrocarriles y, por último, las rutas. El puente, desde nuestro punto de vista, no deja de ser una ruta.

Sostengo que no se ha considerado a fondo la reducción de la navegabilidad al 31% de la actual; que no ha sido evaluada la sedimentación que provocan los millones de metros cúbicos de lodo y barro traídos por los ríos Pilcomayo y Paraná, ni los 35 kilómetros que se ha trasladado el frente marítimo del Río de la Plata en los últimos 400 años; que no ha sido considerada la poca profundidad del río y la necesidad que tiene el centro de América de salir al mar, el estilo de crecimiento y el desarrollo del departamento de Colonia, y el riesgo de pasar a constituir un apéndice de Buenos Aires, ni que Uruguay perderá su encanto.

Como se habrá podido observar, son múltiples las razones que me llevan a oponerme a la realización de esta obra y, por ende, a la aprobación del proyecto que estamos considerando. Mi posición es perfectamente conocida por la Bancada del Partido Colorado, cuyos integrantes creo que respetan muy especialmente mi manera de pensar y que, además, tienen la seguridad de que no van a contar con mi voto para aprobar esta iniciativa, lo cual -lo digo con toda sinceridad- me duele profundamente.

Vivo en el departamento de Colonia y he participado en los cambios que se produjeron en torno al valor de la tierra, en los permanentes reclamos de la población por contar con mejores servicios y por la reparación de rutas, que hacen imposible pensar en un crecimiento inusual de la población si no se dispone de esos medios.

Hay muchas cosas para hacer, muchas obras para ejecutar en el país mediante inversión pública o privada. Personalmente, estoy plenamente convencido de que, si no hay prebendas por encima de las que ya otorgó el Estado -y que son bastantes- no va a haber inversores capaces de enfrentar esta obra.

Estimo que es muy oportuna la inclusión del Capítulo II, que refiere a normas regulatorias complementarias. Una inversión de este volumen, que va a tributar el Impuesto a la Renta de Industria y Comercio en función de la ecuación económica que supone el peaje recaudado y la amortización de la inversión, sería una muy buena oportunidad para que inversores radiquen capitales en las áreas de servicios y de la producción. En mi opinión, esto daría trabajo estable a más de 2.500 uruguayos que tanto lo necesitan, y no sólo por un período limitado, como es el caso de la propuesta de construcción del puente Colonia-Buenos Aires.

¿Qué ocurre con las tiendas fiscales y las tierras uruguayas que pasarán a manos de privados?

No podemos dejar de lado que Argentina avanza con enormes inversiones en el puerto de Buenos Aires y con su proyecto de puerto de aguas profundas en el arranque del puente

proyectado sobre la costa argentina entre La Plata y Punta Lara. Si estas obras del nuevo puerto en aguas jurisdiccionales argentinas se concretan -no tengo dudas de eso- lógicamente los uruguayos tendremos que olvidarnos de captar cargas del mercado argentino para el puerto de Montevideo, así como del desarrollo de nuestras zonas francas, que ya hoy están en abierta competencia con las de la ciudad de La Plata.

De la misma manera, el Gobierno y las empresas privadas en Brasil nos dicen que la propuesta del puente Colonia-Punta Lara, constituye una de las diecisiete posibilidades para conectar el Brasil productivo y de servicios con Buenos Aires y con la zona del Pacífico. Obsérvese que esta es una de las diecisiete posibilidades.

En lo que tiene que ver con lo local -siempre refiriéndome al río- y con quienes quieren seguir utilizando el espejo de agua, quiero señalar que los náuticos sostienen que el proyecto no tiene previsto los cambios naturales de los cauces del río. Según decía Von Wernich: «Los canales del río cambian de lugar. Dentro de 20 años tal vez haya que mantener con un dragado a los tres canales principales donde construirán los pasos de embarcaciones».

De acuerdo con la información recibida por parte del ingeniero Serrato, Wilson Ferreira Aldunate y Arturo Frondizi se encontraron en el mes de abril de 1962, cuando se integró la Comisión, se fijó la traza, se firmaron las Cartas Reversales y comenzaron la distintas apreciaciones y observaciones. Entre tanto, el departamento de Colonia siguió creciendo. Aún hoy continúa valorizándose, interviniendo en el PBI, en 1993, con un 3,2%, y previéndose para el 2010 que ese porcentaje alcance un 7,2%. En cuanto a la recaudación de su gobierno municipal, de los históricos U$S 5:000.000, este año está previsto que alcance los U$S 30:000.000, y posteriormente los U$S 32:000.000 anuales. Aun así, a Colonia le sigue faltando saneamiento, ya que en la actualidad tiene solamente el 37% de su capital atendida por este servicio público; el barrio de carenciados en la vía férrea ya tiene 800 habitantes y la zona baja inundable de El General se sigue poblando. Además, allí siguen faltando escuelas, liceos, hospitales, viviendas y energía eléctrica. La Ruta 1 no se ha terminado y sigue siendo una trampa mortal.

Hoy en día, la tecnología permite el transporte más rápido y a menor costo de personas, bienes, camiones y autos sobre el río, recorriendo en menor tiempo mayores distancias. No sabemos cuánto más se aportará al transporte antes de que se termine el puente.

El departamento de Colonia es cada día más conocido, más apreciado, más valorizado y la oferta natural del departamento se transforma en un hecho real.

Señor Presidente: este puente no es para el Uruguay, porque con él nuestro país perderá su encanto, que está en sus costas, sus puertos de yates y veleros, sus campos labrados y cuidadosamente mantenidos, y sus verdes.

Hay muchos hechos a preservar, que forman parte del patrimonio histórico y cultural mundial de la capital departamental. Colonia del Sacramento es una joya desde el punto de vista arquitectónico, urbanístico, medioambiental y social. Así lo consigna la placa conmemorativa instalada en el Portón de Campo de la ciudad, que expresa textualmente: «Colonia del Sacramento ha sido inscripta en la lista del Patrimonio de la Convención Concerniente a la Protección del Patrimonio Cultural y Natural Mundial».

El Papa Juan Pablo II ha elevado el templo parroquial de Colonia del Sacramento a la categoría de Basílica Menor, contemplando su riqueza histórica y el número de feligreses que anualmente la frecuentan.

Día a día sigue habiendo hechos públicos y privados que nos resaltan permanentemente la importancia internacional de Colonia.

El departamento es un centro de captación de turismo de primer nivel en todos los períodos del año, tal como lo muestra el crecimiento del número de turistas, que se multiplicó por diez entre 1987 y 1994 y se volvió a multiplicar entre 1994 y 1997, sin que exista el puente, señor Presidente.

La realidad que debemos preservar es que los turistas continúen visitando el departamento y Colonia del Sacramento. La ciudad ha comenzado a integrar los circuitos turísticos de visitantes europeos, americanos, asiáticos, africanos, australianos, etcétera. Cada vez es más frecuente encontrar en páginas de diarios de los países más diversos crónicas de viaje que mencionan visitas a Colonia del Sacramento, su entorno, su tranquilidad, su gente y el contraste con la gran ciudad. En el departamento se están construyendo hoteles cinco estrellas, acondicionando campos de golf e innumerables proyectos en la zona costera esperan su aprobación.

Como contrapartida, en Colonia existe un solo liceo departamental, llamado «Juan Luis Perrou» que está superpoblado, funciona con tres turnos y cuenta con 1.600 alumnos. Actualmente está prevista la construcción de un nuevo liceo, reclamado por las fuerzas vivas de la localidad en forma independiente del crecimiento poblacional esperado por el puente. En esta ciudad, en los últimos años, no se han construido escuelas ni nuevas aulas.

Por otro lado, en cuanto a los servicios públicos, podemos decir que Colonia no cuenta con los suficientes como para satisfacer la demanda turística actual en muchos rubros. Por ejemplo, no alcanza la cantidad de camas de los hoteles y las vías de tránsito no están preparadas para el gran incremento en la circulación de automóviles. Se dice que deberá haber un reglamento para el ingreso a la ciudad histórica, ya que es avasallante la cantidad de nuevos contingentes.

Con relación a los hechos comerciales, entendemos que la creación de una zona libre de impuestos en la cabecera del puente representará una competencia en desigualdad de condi-

ciones con el comercio instalado en Colonia, a pesar de lo establecido en el literal F) del artículo 3º del Capítulo II del proyecto de ley a estudio, la Zona Franca de Colonia es otra incertidumbre.

Sobre la identidad cultural, diremos que desde 1680 a la actualidad -quizás en gran parte gracias al Río de la Plata-Colonia ha sabido marcar una personalidad propia, que es uno de sus principales valores. Ha disfrutado de una integración y de un intercambio cultural con Buenos Aires, que ha sido de mutuo beneficio y respeto. A través de los años, uno de los aspectos distintivos de esta ciudad fue su cultura marcadamente uruguaya, con muy pocos rasgos de los característicos de las poblaciones de frontera. Se teme con fundamento que el puente rompa con esta tradición, provocando una verdadera absorción, por parte de la cultura porteña, convirtiéndola en un barrio más de la gran ciudad.

Por otro lado, el valor de la tierra se ha multiplicado por cinco en poco tiempo, lo que representa la realidad departamental en cuanto a valorización y crecimiento real.

El plan de ordenamiento territorial recién ha sido aprobado por la Junta Departamental de Colonia, y hasta ahora se percibe como un buen plan de fraccionamiento. La Junta Departamental ni la población han podido discutir dónde se ubicarán la Zona Franca y el parque industrial dentro del plan de desarrollo territorial. El pueblo no conoce los proyectos habitacionales de carácter social.

El aeropuerto de Colonia deberá ser reemplazado por coincidir con la cabecera del puente, con un costo estimado de U$S 6:000.000. Deberá construirse en un nuevo emplazamiento, de acuerdo con lo previsto en el artículo 4º, literal a) del Capítulo II, del proyecto que estamos considerando.

La posibilidad de que la ciudad sea utilizada como lugar de residencia por malvivientes argentinos, es también motivo de preocupación en el departamento de Colonia. La ciudad está perdiendo una de sus características, que era la casi ausencia de asentamientos marginales. En los últimos años se ha producido un importante crecimiento del llamado «Barrio Las Malvinas», que aumenta día a día en el número de habitantes y de viviendas precarias, y que prácticamente se ha extendido hacia un nuevo barrio por la vía del ferrocarril hasta casi la Ruta 1. Allí habita gente de bien, que llega y olfatea que puede encontrar trabajo, pero se ubican de una manera irracional, porque no se le ha dado la estructura habitacional que esta gente debe recibir cuando llega a un lugar distinto.

Es responsabilidad de las autoridades actuales evitar que se den situaciones similares a las de Maldonado o de Bella Unión, donde se dio un crecimiento explosivo de los asentamientos marginales como contracara del desarrollo.

En hechos físicos, la distancia-tiempo no va a mejorar mayormente con el puente, dado que la tecnología incorporada al transporte con mantenimiento de la estructura del río ha tenido un gran avance en el transcurso del año. Por otra parte, no tengo dudas de que el puente creará distorsiones para la navegación del Río de la Plata y en el medio ambiente de su zona de influencia, su presencia física influirá en la modificación de las corrientes del río, y la instalación de pilotes oficiará de obstáculo en su lecho. Todos son elementos que van a cambiar la movilidad del propio río.

Por otro lado, considero que el país ha realizado una inversión, su Gobierno ha invertido y lo ha hecho bien. Ha logrado que los estudios que ha realizado se hagan en profundidad.

En el Presupuesto Nacional, se previeron para el puente sumas interesantes. Se asignaron partidas al proyecto puente Colonia-Buenos Aires por el artículo 630 de la Ley de Presupuesto Nacional, durante los años 1995, 1996, 1997, 1998 y 1999. Las partidas de Rentas Generales, desde U$S 260.000 por año, totalizan U$S 1:300.000, y por endeudamiento externo existe una cifra asignada de U$S 2:496.103, lo cual totaliza U$S 3.796.103 de inversión en el quinquenio. Las partidas asignadas a atender las obligaciones de la República en los estudios y proyectos relativos al Eje Vial para el Cono Sur, totalizan en su conjunto un aporte de Rentas Generales y por endeudamiento externo de U$S 667.255.

Reitero que el país, su Gobierno, ha invertido bien, en el sentido de disponer de los recursos suficientes para la profundización de los estudios. Pienso que si se pretende absorber con buen nivel de vida la duplicación de la ciudad de Colonia y su zona de influencia, deberían establecerse los fondos necesarios para brindar servicios públicos a la nueva población, que no están cubiertos ni previstos para el desarrollo actual sin puente.

Como comentario, digo que debemos seguir desarrollando el turismo y apoyando una radicación selectiva en la zona. Hasta el presente se ha realizado básicamente con radicación de argentinos en nuestro territorio, que se han integrado a la comunidad trayendo trabajo, ocupación e invirtiendo. Pienso que debe evitarse que la explosión de crecimiento se transforme en una mera extranjerización de nuestras tierras mediante lotes improductivos. Debemos marcar la preferencia por inversiones que den desarrollo, trabajo, servicios y mejor distribución del ingreso, antes que la importación de pobreza y problemas sociales del país hermano.

Me pregunto, señor Presidente, ¿por qué el apuro? No están previstas las inversiones que el país deberá encarar. No está clara la viabilidad económica del proyecto una vez instalado. No está claro el beneficio económico duradero para la población. Se está corriendo el riesgo de perjudicar una verdadera joya inscripta en «La Lista del Patrimonio de la Convención Concerciente a la Protección del Patrimonio Cultural y Natural Mundial». No se ha considerado a fondo el respeto que debemos tener por el Río de la Plata, por la inmensidad de agua dulce como producto escaso en el mundo; organismo vivo que debemos preservar y que ha demostrado ser tremendamente sensible a la intervención del hombre. Me pregunto qué opinan quienes estudian y conocen la movilidad de las

arenas en su lecho y quienes planean canales de acceso a los puertos costeros. Todos los entendidos saben que el Río de la Plata manda. Como máxima expresión de inmensidad de agua dulce, los ambientalistas lo quieren preservar, los que disfrutan la naturaleza lo defienden por el aporte a la cultura, a la vida de los ribereños y al desarrollo de su identidad. Lo conocemos como el río que vive, poco profundo, el que tanto necesita el centro de América, el que debemos cuidar todos los uruguayos para no debilitar la gran oferta del Uruguay, país natural.

La particular población de Colonia habita campos, granjas y pueblos. Hay 14 localidades, 14 formas de vivir, 14 enfoques de crecimiento y 14 identidades; un crisol de razas en un solo departamento; un solo cariño por el río, por su suelo, por su clima y su microclima, el que da el río.

La ciudad de Colonia, los pueblos del departamento, su forma tan variada, las costas, el agua de sus arroyos, la falta de forestación artificial demuestran la inteligencia de la población en el tiempo que, sin ordenanza territorial adecuada, ha logrado preservar y crecer y lo ha conseguido y conquista un mercado de servicios imprevisible que crece, valoriza, ocupa gente y mejora la distribución del ingreso, de una manera que el resto del país y sus representantes aquí presentes deben valorar.

Justifico los puentes en las ciudades japonesas, pero no encuentro razones para el puente Colonia-Buenos Aires. A él le ganó la tecnología; le ha ganado al objetivo trazado por los colonienses. No se justifica ponerle al río esta reja de cemento de 41 kilómetros de extensión. No se justifica achicar la navegabilidad al 31%.

SEÑOR RICALDONI.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR RICALDONI.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota:)

-17 en 18. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor Senador Irurtia.

SEÑOR IRURTIA.- Muchas gracias, señores Senadores.

Decía que el río forma parte del entorno, y los colonienses queremos mantener el cien por ciento de la navegabilidad.

No se justifica agredir las condiciones ambientales tratando de que pueda pasar por el puente más de un camión por minuto para lograr la factibilidad económica del proyecto, cuando en el mundo hay ejemplos de países desarrollados donde se regula el transporte terrestre de cargas. Otros, como es el caso de Suiza, por referéndum popular de los habitantes de sus cantones, prohíben el ingreso de camiones de la Comunidad Económica Europea a su territorio para evitar los gases, los ruidos, la destrucción, obstrucción y riesgos en las rutas.

No se justifica semejante inversión realizada por privados, pero con prebendas impositivas que muy bien le harían al país si se ofreciera invertir en lo productivo, en el desarrollo, generándose así muchos puestos de trabajo.

En caso de que este proyecto se apruebe, lo mejor que podría ocurrir, en mi opinión, es que no hubiera inversores; en particular, tengan la seguridad los señores Senadores de que creo que no los habrá.

Uruguay no ha demostrado tener capacidad económica para construir rutas y puentes. Existe un déficit evidente en el mantenimiento de la red vial y su adaptación a la demanda actual, a pesar del esfuerzo del Poder Ejecutivo, lo que significa un enlentecimiento en el tiempo, de acuerdo con las necesidades del país.

Los inversores capaces tampoco se han visto atraídos; sin duda, carecemos de rutas adecuadas, que no se terminan. Hace muchos años que Uruguay espera la Ruta 1, la 21 y otras más, en diferentes zonas del país. Demasiado se ha realizado para la inversión prevista y el potencial de las propuestas que se han efectivizado.

Por ahora, no tiene razón el puente sin la infraestructura necesaria. No tiene el Uruguay en su conjunto el derecho de instalarle al departamento de Colonia una tranca en su rueda de crecimiento; cambiar lo selectivo, posible, lógico y conocido, por el anuncio de un crecimiento abrupto; enfrentar a 14:000.000 de personas con 100.000; cambiar la identidad, la idiosincrasia uruguaya; destruir lo posible, lo cierto.

Ni yo ni nadie aquí conoce a fondo los riesgos. Las futuras generaciones valorarán el estilo de nuestro departamento y su aporte a la mejor forma de vida de todos los uruguayos y la de los ciudadanos del mundo que allí llegan y se quedan, en el ordenado proceso que el respeto a la naturaleza posibilita.

El propio río se tomará revancha; ya lo vivimos. Ante cualquier obstáculo, forma su mata, se detiene, forma la isleta o, con una sudestada, la hace desaparecer o la coloca en otro lado. Los que somos vecinos, hace 30 años nadábamos en un lugar, mientras que hoy pasamos con el agua por la rodilla. En adelante, habrá dos ríos: uno hasta el puente, el ancho como mar, y en relación con el otro, sabrá Dios qué pasará. El río manda.

La naturaleza nos ha dado todo. La Tierra seguirá girando hacia el mismo lado; el río limpiará siempre nuestras costas. El aire fresco con sabor a río ancho como mar, libre, sin obstáculos, seguirá ofreciendo lo que nos distingue: las fres-

cas noches y los días soleados, los verdes de los campos. No tengo dudas de que una cosa es la opinión de los técnicos y otra la que encontrarán cuando profundicen, de alguna manera, en la opinión de muchos colonienses.

Hoy, este puente no es para el Uruguay; el Uruguay perderá su encanto.

Muchas gracias.

SEÑOR SEGOVIA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SEGOVIA.- Abordamos estos días la consideración del Tratado que habilita el megaproyecto de construcción de otra unión fija entre Uruguay y Argentina. El Tratado no obliga, pero sí habilita a seguir adelante con la iniciativa más importante para Uruguay en este fin de siglo. Quienes defienden su concreción expresaron ya desde el principio que el puente unirá las ciudades de Colonia y Buenos Aires, y no el departamento de Colonia con la Provincia de Buenos Aires, ubicándolo así geográficamente, al tiempo de catalogarlo como «la obra del siglo» o «la obra entre dos siglos».

No profundizaremos en la historia de la idea del puente, porque lo ha hecho ya con brillantez nuestro compañero del Cuerpo, el señor Senador Irurtia. Marcamos, sí, que su aparición se dio en forma conjunta con los acuerdos de ferrocarriles con compañías inglesas y francesas. En realidad, la obra volvió a cobrar fuerza recién en 1986, promoviéndose la creación de dos Comisiones, la Nacional y la Binacional del puente Colonia-Buenos Aires, dedicadas al estudio de factibilidad técnica y económica del emprendimiento, y también de los impactos del proyecto, de la propia obra y de su funcionamiento.

De todos modos, antes de la década de los sesenta, hubo tanteos de concesión, un olvido posterior y la reactivación en 1973 con la firma del Tratado del Río de la Plata, que permitió superar aspectos jurídicos antes no subsanados. En pleno estudio, en pleno desarrollo, surge una variante trascendente, que fue la firma del Tratado del MERCOSUR, originándose marcos referenciales nuevos.

Por nuestra parte, coincidimos con las mencionadas Comisiones en que estamos ante un proyecto de acondicionamiento territorial, abordable con apoyo de nuestra legislación vigente: Ley de Centros Poblados, Ley de Colonización. Y lo abordamos desde coincidencias, buscando acercar argumentos en la lógica de un país de «sí se puede» y no de un país «como se puede».

Sin duda, haremos consideraciones sobre el Tratado en sí, ya que no coincidimos con la posición del Poder Ejecutivo en cuanto a que el mismo se apruebe o se rechace por su carácter de tratado aprobado por Gobiernos. Pensamos que es posible anularlo o sustituirlo por otro, dándose previamente los pasos administrativos. Pero también dejamos sentado que el propio Tratado corre serios riesgos.

Asimismo, mantenemos objeciones técnicas y otras vinculadas -aquí quiero ser muy claro- a la gestión de los organismos creados operantes, y de aquellos a crear.

El Tratado ofrece, jurídicamente, debilidades extremas, ya expresadas por el señor Senador Mallo -con quien concuerdo plenamente en ese sentido- y el reconocimiento de esa multiplicidad de debilidades se produjo ya en el estudio de la propia Comisión al agregar al proyecto un capítulo con normas regulatorias complementarias y paliativos ante las observaciones efectuadas.

Los objetivos y tramos comunes conducen a un escenario final que ubica al puente como una obra de acondicionamiento territorial -lo repito porque me parece trascendental esta ubicación- de desarrollo nacional y, a su vez, de integración, que obliga a tomar opciones que generan impactos y, por lo tanto, decisiones políticas importantes, que enmarcan ámbitos de evaluación que serán: el económico, el demográfico y social, el patrimonial, el territorial y el institucional.

Es un proyecto directamente vinculado a obras de gran envergadura -como las hidrovías y los corredores interregionales de transporte- que nos pone en el compromiso integracionista, de acuerdo con nuestra propia propuesta de país desarrollado, de país productivo, que evita cometer errores imposibles de absorber si un hecho de tal magnitud no se visualiza desde un principio como una política de Estado. Abordar el impacto socio-económico ambiental exclusivamente en el ámbito económico, en el sector industrial o de la producción primaria, del agro o de la industria alimentaria, parecería un escenario limitante en el largo plazo, pero tentador como una propuesta desde hoy hasta el año 2015. En esa propuesta de fecha ya tendríamos superadas las etapas de situación actual, de diagnóstico y de propia realización de la obra, estando en plena etapa de funcionamiento y habiendo superado, inclusive, períodos experimentales.

Dentro del sector, la industria agroalimentaria y sus derivados -que generan empleo y participan de las exportaciones- conforman un rubro industrial dominante en la economía del Uruguay -actualmente, quizás el más dinámico y eficiente sea el sector lácteos- y parecen imagen del agro como un soporte para términos de referencia.

El tratamiento en sí de la obra del puente Colonia-Buenos Aires se inició realmente en este Senado en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, mientras que el Tratado firmado por los Gobiernos del Uruguay y la Argentina quedó radicado, como correspondía, en la Comisión de Asuntos Internacionales, obligando a una duplicidad de información técnica requerida. En ese ámbito resultaron ampliados los informes y, al mismo tiempo, se abrió una muy saludable discusión con la participación de los actores y la población de nuestro país.

En el año 1986 las Comisiones afirmaron enfáticamente que se trataba de una obra con participación de capitales internacionales y que se ratificaría el Tratado en cuanto culminaran los estudios de factibilidad técnica y económica, en 1987. Sin embargo, en 1990, la creación del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, que en cumplimiento de cometidos propios avisó el compromiso de estructurar una ley de ordenamiento territorial -compromiso no cumplido en estos ocho años- no permitió evaluar en todo su alcance los términos de factibilidad técnica y económica. A su vez, en el año 1991, al confirmar y afianzar la manifiesta intención política de realizar la obra por parte de los Presidentes y para soslayar los problemas técnicos y económicos del informe contrario del Banco Mundial al empleo de capitales internacionales, se cambia el criterio sostenido por el de concesión de obra pública con capitales privados de riesgo. Entonces, las Comisiones transmiten la decisión de que los estudios finales de factibilidad técnica sean realizados por los futuros concesionarios y admiten que el costo preliminar manejado es del orden de los U$S 400:000.000. El proyecto individualizado sería de cuatro sendas, empezaría a construirse en 1994 e iniciaría potencialmente sus operaciones en el año 2000. Según manifestaron los Presidentes, este proyecto tendría que ver con hidrovías, el eje vial del MERCOSUR que pasaría por territorio uruguayo y las redes ferroviarias.

Hechas estas puntualizaciones, quiero decir que los argumentos manejados hasta entonces dañaron considerablemente la credibilidad en el proyecto y en su gestión, generando salvedades de muy variada índole. Estos son los primeros pasos hacia una pérdida de credibilidad en el proyecto y en la gestión, en la información y en los argumentos, constante que se desarrolla y mantiene hasta el día de hoy.

En 1993, producto del estudio socio-económico ambiental promovido por la Comisión Nacional, se confirman números exactos: una inversión de U$S 801:000.000. En las versiones taquigráficas aparece la vinculación del proyecto a los de la hidrovía Paraná-Paraguay, río Uruguay, al eje vial del MERCOSUR (San Pablo-Buenos Aires), con la afirmación de que la viabilidad económica del puente se sustenta definiendo primero la construcción del eje vial diagonal centro-norte y el costero. Allí surgen las necesarias obras complementarias de infraestructura y al tiempo se descalifica la posibilidad de incorporar una línea de ferrocarriles a las sendas previstas, con argumentos de costo, por las pendientes necesarias y por el propio frenaje que necesitan los ferrocarriles.

En 1995 -ya estamos en la XLIV Legislatura y nosotros nos ponemos en contacto directo con la obra del puente- se estiman otros costos con cifras que van desde U$S 1.018:000.000 a U$S 1.163:000.000. En la segunda fase del estudio, en 1996, se define el puente de la siguiente manera: un largo viaducto sobre el río y uno o dos puentes principales que deben estar operando para que el eje vial pase por nuestro país. Como podrán comprobar, se van dando argumentos y sus inversos una y otra vez.

Indudablemente, al tratarse de una concesión de obra pública, se realizaría sin gastos para el país y se financiaría con el sistema de peajes, régimen por el que se llamará a licitación internacional. El año 1996 nos acerca algunas variantes parciales: ahora el puente resulta ser viable por sí solo, independientemente de la existencia del eje vial. De todos modos, se mantiene la inversión de U$S 1.018:000.000 por una estructura de cuatro sendas, sin hablar de trazas definitivas, pero incorporando la necesidad de afectar el aeropuerto existente en la zona. El costo de esta obra no se incorpora, aunque deba ser trasladado definitivamente. Se trata, además, de una obra cuya excelencia fue fuertemente defendida en la discusión del Presupuesto Nacional por el Ministerio de Defensa Nacional y sus asesores militares. Asimismo, existe una Comisión Trinacional del Eje Vial, y se han tomado decisiones trascendentes hacia la obra del puente, pero su Presidente dice que nunca se reunió porque para hablar de eje es necesario saber antes cuál va a ser el puente.

En julio del año 1996, ante tanta marcha y contramarcha, en la Comisión de Transporte del Frente Amplio que tomara el tema para incorporarlo al Programa de Gobierno del año 1985, actualizamos algunos conceptos que leo rápidamente:

«A) Pasada la época centralizadora de los transportes succionantes hacia los puertos, el camión a cualquier distancia impuso el puerta a puerta.

B) Relativizada tal orientación por el uso de contenedores de gran porte, apuntar al tráfico intermodal valorizando el transporte marino.

C) Construidos tres puentes sobre el río Uruguay, no han cumplido la función económica de integración o hacia la zona de influencia, ni de paso entre Argentina y Brasil, ni logradas hasta 1996 las cifras de retorno para recuperar la inversión.

D) Activar el estudio del puerto de aguas profundas en Rocha -técnicamente no indicado para La Paloma- requerido por la región y para definir la función de Uruguay en el MERCOSUR.

E) Recuperar la navegación del río Uruguay, hoy abandonado.

F) Profundizar el manejo del informe de la Consultora Louis Berger International en el tema puente Colonia-Buenos Aires, en el Análisis Financiero y en los escenarios de crecimiento económico, traza, peaje, servicios y tarifa.

G) Ampliar las posibilidades fluviales con promoción del cabotaje.

H) Ampliar el modo ferroviario.»

Los dos últimos años aportan sorpresas mayores. Aparecen informes largamente esperados, entre ellos, el excelente informe de las Marinas de los dos países. Se maneja un puente caro

y otro barato; la inversión varía entonces sustancialmente y nos obliga a plantearnos un cúmulo de interrogantes ante un asesoramiento tan cambiante de las Comisiones del puente, de la Comisión del Eje Vial, de la Comisión de la Hidrovía, de los Ministerios y sus dependencias, de las Intendencias afectadas y ante las manifiestas incertidumbres de grupos ecológicos en defensa de temas ambientales, de las fuerzas vivas de Colonia, que tienen un comportamiento totalmente distinto a las de San José y Maldonado, cuyas visiones son absolutamente encontradas.

Como en la Comisión de Asuntos Internacionales se consideraron agotados los tiempos de asesoramiento y se optó por la discusión final en Sala, trataré de que las interrogantes sean levantadas por los Miembros Informantes o que, al menos, queden registradas para el trámite en la Cámara de Representantes.

En primer lugar, por tratarse de una obra de acondicionamiento territorial, de desarrollo nacional y regional, y también de integración, vinculada a las hidrovías y corredores viales, al menos parece poco prudente que las Comisiones y los Gobiernos definan una atadura a puntos geográficos determinantes de la traza, sin conocer las condiciones de navegabilidad que generaría, sin una clara definición de nuestra política naviera y el destino y trascendencia del Puerto de Nueva Palmira, que consideramos sustancialmente importante en el análisis.

Recién en abril de 1997 se solicita el asesoramiento conjunto de las Marinas uruguaya y argentina, cuando hemos transitado años de estudio y decisiones. En sus conclusiones, trasmiten que las condiciones de navegabilidad en la traza -ya mencionadas en esta Sala- se reducen a un 31%; cambian sustancialmente el proyecto en cuanto a viaductos y a puentes; formulan severas recomendaciones de diseño, originadas en consideraciones sobre navegabilidad, hidrológicas y meteorológicas, seguridad náutica y adopción de simuladores de maniobras; abordan temas ambientales y de salvaguarda de la vida humana, que no se tuvieron en cuenta en la definición de la traza y que, junto a los anteriores, indudablemente impactan en todas las ecuaciones económicas.

En segundo término: ¿cuánto cuesta, definitivamente, el puente? Entre U$S 400:000.000 -aquella primera cifra tentativa- hasta los U$S 1.500:000.000 que se manejan hoy, se nos ha dicho de todo, y también sobre el peaje para retorno de la inversión en treinta y cinco años, que va desde U$S 55 hasta U$S 125, manejados en uno u otro sentido. Ello obligó, justamente, a conceder también servicios en el área de puente, para dar rentabilidad a la inversión, demostrando la insuficiencia del sistema anunciado.

Por otra parte, ¿cuál es el monto de inversiones complementarias a cargo del Estado, que no se licitan? La Comisión Nacional nos informa, en octubre de 1997, sobre obras, consecuencia de la construcción y de la operación, del orden de los U$S 48:000.000, en un plazo prudencial de dieciocho años, que incluyen únicamente las calles del casco urbano de Colonia. No se consideran efectos regionales en la zona que generan impactos directos o laterales, ni tampoco aquellos en la media luna base -que fue el fundamento de argumentaciones en las reuniones con las Comisiones- ni en la red vial del país, ni en los tejidos urbanos, ni en las obras complementarias de dragado a cargo del Estado. ¿Qué costo asumen?

Vamos a puntualizar, específicamente, el tema relativo al dragado. El recientemente inaugurado Canal de Martín García fue publicitado por este Gobierno como una inversión de U$S 100:000.000. Las exigencias de dragado, su extensión en zonas de aproximación y de espera, en trayectos casi totales para el Río de la Plata, que carece de canales naturales permanentes -que plantea, justamente, el informe de las Marinas, y que la Comisión anuncia haber incorporado inmediatamente al proyecto- no puede distar mucho del costo total de la obra estructural vial del puente. Quiere decir que es un costo que asume nuestro Estado y que puede llegar a tener un valor tal que se aproxime al propio costo de la obra del puente.

La cuarta pregunta o sugerencia que quiero hacer es la siguiente.

Han sido muchos los años de discusión del tema, donde la preocupación en Argentina siempre fue menor. ¿Cuál es, entonces, la urgencia que manifestaran siempre las Comisiones, si origina errores tan graves como el de no tener asesoramiento sobre impacto en la navegabilidad, por lo visto y por la densidad de pilares?

Quinto: ¿cuál es el rango de certeza del costo, si se desconoce estructuralmente la obra, pues estructura, diseño y proyecto serán proporcionados por el concesionario? El uso de materiales y tecnologías especiales puede conducir, también, a un número de puestos de trabajo mucho menor que el que se ha estimado -entre 4.000 puestos directos y otros tantos indirectos, números que también varían esencialmente- y que pueden ser afectados por la importación de partes prefabricadas sin incorporación de mano de obra uruguaya o argentina.

Nadie sabe si la estructura va a ser con base de hormigón o metálica ni tampoco cuáles son las estructuras paralelas necesarias.

Sexto: Fuimos advertidos por la Comisión de que las simulaciones y modelos tradicionales, hidráulicos y mecánicos, para el estudio del puente eran imposibles de tomar en cuenta, eran inconvenientes para el abordaje técnico de este proyecto. Queda en manos del concesionario, entonces, el empleo de modelos matemáticos -de cuya eficiencia en modo alguno dudaré- que han de incorporar, sin duda, la mencionada variante tecnológica.

Si se me dice que la Comisión Administradora -más administrativa que técnica, por su integración y cometidos- controlará una obra de por sí complicada, sujeta a variantes climáticas poco conocidas, con el empleo de técnicas y modelos so-

fisticados y que puede dar por buenos y aceptados los ejemplos mencionados por la Consultoría y desechados por la Marina, como mínimo siento profundas prevenciones ante el camino elegido.

Séptimo: ¿Cuál es la política vial y quién la define en este país? Ministerio, Comisión del Eje Vial y asesores sostuvieron permanentemente que los corredores viales serían promovidos y mejorados de acuerdo con las exigencias del mercado. Esta es una definición que aceptamos, pero no compartimos.

El eje vial es una obra de acondicionamiento territorial para el desarrollo nacional y no exclusivamente para el paso que exige el mercado. Guste o no, debe estar alejado de la costa uruguaya, salvo el corredor turístico. Podría agregarse, que no necesariamente tiene por qué incluir al puente en su trazado. En el informe de la Comisión nacional aparece su trazado, pero lo cierto es que ésta da inversiones complementarias, conoce los estudios de factibilidad y, sin embargo, plantea el eje vial como operativo antes que el puente.

SEÑOR COURIEL.- Pido la palabra para una moción de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR COURIEL.- Formulo moción para que se prorrogue el término de que dispone el orador en su exposición sobre el puente Colonia-Buenos Aires.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-15 en 16. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor Senador Segovia.

SEÑOR SEGOVIA.- ¿Cuál es, definitivamente, la política fluvial del país, cuando no tenemos un barco mercante de bandera nacional? En este sentido, el Comandante en Jefe de la Armada Nacional expresó lo siguiente: «Lamentablemente no podemos hablar de nuestros barcos mercantes».

No podemos esperar, entonces, que el mercado defina prioridades, cuando Brasil, como elemento determinante de sus intereses, busca la conexión Atlántico-Pacífico; esta conexión, tanto terrestre como fluvial, dista mucho de pasar por el Uruguay. La fluvial, es la vía Tieté, Paraguay por Bolivia, y la vial iría por los mismos países o al norte del Uruguay.

Noveno: Brasil y Argentina necesitan -y por esto hablábamos de la región- un puerto de aguas profundas en la región, tal como lo mencionamos antes. El proyecto de integración debe tener una lógica fluvial y un puerto de aguas profundas siendo, lo demás, absolutamente accesorio; esto es así, desde la propuesta artiguista hasta el día de hoy. La lógica fluvial significa entrar por las hidrovías al corazón de América, utilizando nuestra estratégica ubicación.

La obra puente no se hace porque se puede hacer o porque se debe hacer, tal como lo sustenta la posición de nuestra Cancillería. Esa posición representa la lógica del avance tecnológico divorciado de las propias necesidades.

El desarrollo incontrolado quiebra definitivamente las calidades de vida. Podemos ver a la ciudad de Buenos Aires congestionada, con una clara pérdida en su calidad de vida, buscando un pulmón en Colonia. Seguramente, por una lógica inadecuada, Colonia se deteriorará, tal como lo desarrolló en su argumentación el ex parlamentario, señor Juan Martín Posadas.

No encuentro argumento alguno con fuerza total, que sustente la necesidad actual del puente Colonia-Buenos Aires; tema que no debemos confundir con la oportunidad. Hoy no existe la necesidad de esta obra ni por desarrollo, ni por integración, ni por el cumplimiento de compromisos. Todo ello se viene cumpliendo con medios alternativos absolutamente eficientes como, por ejemplo, el puente de navegación. De seguirse en esta línea, todo esto podría lograrse en tiempos importantes, lo que permitiría, también, la aprobación de la más que necesaria ley de acondicionamiento territorial para nuestro país. Esto es, políticas de propuestas de acondicionamientos que definirán, hacia adelante, lo que realmente es necesario: el ordenamiento territorial del país.

Respecto de Argentina, puedo citar posiciones de Gobierno y otras, muy conocidas, que opinan que el puente favorece, en sus efectos, a Uruguay y que anula definitivamente el puerto de Buenos Aires. Se opina, además, que tendría que ubicarse en una traza de menor costo y mejorar el desarrollo de ciertas necesidades internas de ese país.

En nuestro país no encontramos a nadie que pida el puente, salvo los que sostienen la lógica absurda antes esgrimida. Se dice, ¿por qué 45 pies de dragado para Buenos Aires y el río? ¿Para favorecer un puerto obsoleto? ¿Otras obras de dragado para favorecer al Canal Mitre? Se ha mencionado el interés de grandes consorcios internacionales por la obra; se ha dicho que es real el interés por una obra de tal envergadura y de atractivo mundial. Tres de ellos nos visitaron -dos en la Comisión de Transporte y Obras Públicas- y los tres manifestaron las mismas inquietudes, en el sentido de que hay muchos riesgos a mitigar y muchas posibilidades a potenciar en los contratos. Se nos dijo, también, que la factibilidad económica no tendría que afianzarse con la ubicación de servicios en la propia obra -cuya administración no es de interés empresarial- ya que obligarían, si no a la realización de subcontratos, por lo menos a la ejecución simultánea de obras en los corredores del eje vial, así como a la concreción de dragados complementarios ante el informe de la Marina.

Finalmente, es bastante difícil dar aprobación a un Tratado que habilita a seguir adelante con una obra que ya generó -y lo

seguirá haciendo- innumerables contradicciones entre sus actores y que, repito, aparece como innecesaria al día de hoy. Este Tratado acumula debilidades enormes, en temas que serán sendas para sucesivos y permanentes litigios, algunos de los cuales, seguramente, se vincularán con las expropiaciones y servidumbres a cargo de los concesionarios.

Es un tratado que consolida una Comisión que -repito- es administradora antes que técnica y política aun con el control de venia del Senado, que se concibió como inamovible -y de arranque ese Tratado necesita una norma regulatoria- que define un eje vial que el Gobierno todavía no definió por voluntad propia y que nadie sabe si es el que iba a definir el mercado, que innova en crear un condominio internacional con problemas jurisdiccionales, en los que no se tienen en cuenta normas que regulan la propia división de la tierra en este país.

Repito una vez más que hoy nos parece innecesaria la obra y, por tanto, la aprobación del tratado que la regula.

SEÑOR LAGUARDA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR LAGUARDA.- Vamos a utilizar el tiempo por la vía de la aclaración para hacer un breve resumen acerca de las razones que nos llevan a oponernos al Tratado que prevé la construcción del puente y, de esa manera, fundamentar nuestra exposición.

En primer lugar, creemos que no está resuelta la factibilidad financiera de esta obra. El costo de la misma deja en pie la preocupación de que, efectivamente, pueda ser realizada por el régimen de concesión de obra pública, con la posibilidad de erogaciones que caigan sobre el Estado uruguayo o, en caso contrario, con una obra inconclusa en el medio del río, lo que sería peor. Pensamos que esta situación de incertidumbre respecto de la factibilidad financiera de la obra y con las consecuencias mencionadas, puede estar fundamentada por el hecho de que parece que el transporte marítimo es más competitivo que el carretero, aun con el flujo que cruzaría el propio puente proyectado. También entendemos que no es claro que el eje vial Buenos Aires - San Pablo siga la traza del puente; hay una serie de alternativas posibles y mientras no haya puente sin eje vial, el mismo no está concretado y, evidentemente, el puente queda comprometido en cuanto a su factibilidad financiera.

En segundo término, entendemos que las consecuencias sobre el régimen de navegación en el río -como surgen de los estudios de las Armadas- implican una serie de inconvenientes para el mismo. Los depósitos de sedimentos van a implicar una serie de erogaciones para mantener el dragado de la zona de espera para los barcos, que se prevé que será necesario. La reducción de la navegación va a afectar la Hidrovía y el puerto de Nueva Palmira, en el que el país cifró tantas esperanzas e inversiones. Por tanto, desde el punto de vista ecológico y económico, por este lado parece haber más perjuicios que beneficios para el país.

En tercer lugar, están los impactos culturales sobre la ciudad de Colonia, sobre los cuales se han extendido otros señores Senadores.

En cuarto término, cabe señalar la afectación para la soberanía nacional que significa el régimen de condominio que se aplicaría en la cabecera uruguaya, con el agravante de que el área que ocupará la misma según el inciso segundo del artículo 6º, quedaría librada a un simple intercambio de notas sin pasar por la vía legislativa.

En quinto lugar, hay que tener en cuenta los tremendos gastos que el Estado uruguayo tendrá que realizar para cubrir obras de infraestructura en el departamento de Colonia relacionadas con la salud, la vivienda, la seguridad pública, el saneamiento, etcétera.

En sexto término, tenemos la situación planteada por el desmantelamiento del aeropuerto de Colonia y la necesidad de construir otro.

Estas razones, señor Presidente, nos llevan a oponernos al tratado, pues pensamos que causa más perjuicios que beneficios, más inseguridades que progresos y que es una obra que por su impacto faraónico, fundamentalmente, tiene una fuerza muy grande en lo imaginario pero que en lo real no va a significar un progreso sustantivo para el país.

Por estas razones fundamentamos y aclaramos nuestra posición contraria al proyecto que está en discusión.

SEÑOR HEBER.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR HEBER.- Señor Presidente: hacemos uso de la palabra en la tarde de hoy sin escuchar los informes de los dos Senadores del Partido Nacional que están en la Comisión de Asuntos Internacionales porque están ausentes. Ellos, quizás con mucha más profundidad que nosotros, han estudiado este tema, sin perjuicio de que se trata de un tema grande para el país y que obliga a que todos estemos informados y opinemos sobre la obra y la integración que se realiza con este puente. Haciendo esta salvedad y habiendo escuchado una excelente exposición del señor Senador Mallo, quien quizás apuntaba mucho más a sus reparos de orden jurídico, nos gustaría que durante la discusión de este tratado esos reparos fueran contestados y rebatidos. Digo esto porque los mismos son parte de algunas de la dudas que muchos señores Senadores tenemos con respecto a la conveniencia o no de construir el puente.

Nosotros, que hemos tenido una aproximación sucesiva sobre el tema del puente, hemos ido variando nuestra opinión a lo largo de la discusión sostenida en el Senado de la Repúbli-

ca. Naturalmente que hemos seguido el tema por la prensa y hemos contado con informaciones que los Senadores del Partido Nacional que integran la Comisión nos han dado. De ese modo, generamos algunas dudas, luego obtuvimos las aclaraciones para finalmente ir formándonos una opinión al respecto. Nos gustaría abordar el tema del puente, en primera instancia, como fue planteado por la Administración nacionalista en el período pasado en donde se formalizó el entendimiento de la necesidad de construir un puente entre los dos países.

La primera pregunta que nos hacemos a los efectos de realizar un razonamiento es si es o no conveniente la construcción de un puente entre Buenos Aires y Colonia con el fin de integrarnos mejor. Después discutiremos si este puente y este trazado es el más conveniente para el país. Lo primero que deberíamos preguntarnos, señor Presidente, es si es necesario tener un puente que una Buenos Aires, la gran capital del país hermano, con nuestro país. A esa pregunta contestamos contundentemente y muy convencidos que sí. Creemos que es conveniente tener un puente que una Buenos Aires con Colonia en su trazado más corto. Como dije, luego analizaremos las consideraciones que, de alguna manera, puede merecer este puente.

¿Por qué creemos necesario tener un puente que nos una más íntimamente con Buenos Aires? Nuestro partido, que no actúa por espasmos, sino que tiene un orden de razonamiento y de integración que viene desde que se dieron los primeros pasos en la integración del MERCOSUR -la que por cierto fue tan complicada y a la que nos hemos referido en una sesión en este Senado- de alguna manera complementa estas medidas de integración continental y regional con las obras de infraestructura que también hagan posible que los centros económicos y productivos del continente estén lo suficientemente cercanos para que interesen.

Siempre hemos sentido, señor Presidente, que si uno toma un compás y un mapa, y coloca el punto fijo en Montevideo -tratando de abarcar lo que puede ser el sur de Brasil con San Pablo- trazando un círculo, de alguna manera en ese círculo estaremos generando el mayor producto bruto que pueda tener el continente en el mundo de producción e integración. Quiere decir que desde San Pablo a Valparaíso, abarcando las provincias argentinas, todo el Uruguay y el sur de Brasil, nosotros tenemos la gran producción del continente y creo que geopolíticamente eso no lo podemos perder de vista.

Cuando analizamos el tema del puente, también tenemos que hablar del eje vial, porque ha sido una propuesta uruguaya que se analizó durante nuestra Administración y que fue planteada a los Gobiernos de entonces como una posibilidad de integración, en primera instancia, entre Buenos Aires y San Pablo para luego, más ambiciosamente, extenderla a la costa del Pacífico. De esta forma, en un círculo imaginario que hemos trazado en el mapa, se obtendría la salida al Océano Pacífico de las producciones del continente. Ahí está la gran producción de América del Sur y al hablar de ella tenemos que mencionar, indudablemente, el eje vial.

Si hablamos del eje vial, tendríamos que preguntarnos si es factible tenerlo sin el puente. Creemos rotundamente que no. El pasaje actual del gran transporte comercial entre Brasil y Argentina -ya no de toda la región, en donde pueda entrar Paraguay en ese círculo imaginario que yo trazaba cuando ponía el punto fijo del compás en Montevideo- se hace por Uruguayana y no a través de nuestro país. Entonces, por sucesivas aproximaciones, debemos concluir que es necesaria la creación de un puente que una Buenos Aires con Colonia. La integración por intermedio del puente y el eje vial pueden ahorrar en el comercio bilateral -esto se dice en los informes que nos han llegado- más de 220 kilómetros de distancia.

En cuanto al tema de la soberanía -lo que para nuestro partido es tan caro y tan importante, y a lo largo de toda nuestra historia hemos puesto especial cuidado y celo para mantenerla- creemos que no está lesionada porque tengamos, en parte de nuestro territorio, la cabecera de un puente internacional de concesión privada. Por el contrario, pensamos que está lesionada cuando el desarrollo y la integración pasan por un costado de nuestro país.

Queremos traer estos temas a Sala porque pensamos que le hace bien al Senado discutirlos. ¿Cuánto más se lesiona nuestra soberanía y nuestra prosperidad si dejamos que la vía de integración no pase por el territorio nacional? No imagino cuántos puestos de trabajo y cuánta industria nacional de infraestructura perderemos al no tener el tránsito por nuestro país.

Al mismo tiempo, se vienen haciendo distintas consideraciones sobre la necesidad de infraestructura de puertos en que es y fue necesario invertir. Quizás la construcción del puente nos deba precipitar a hacer esa inversión nacional y no sólo me refiero al puerto de Montevideo, sino también al de La Paloma que el señor Senador Batlle había mencionado en otro debate. Al mismo tiempo existe la necesidad de un puerto de aguas profundas, lo que se está pensando en el Uruguay desde hace décadas. Según se ha dicho en Sala, esto fue planteado por Batlle y Herrera, hablando de las luchas de puertos -prefiero el concepto de competencia sana- que, de alguna manera, dieron origen a nuestro país y que indudablemente debemos tenerlas presentes a la hora de analizar este tema.

En primer lugar, creo que queda muy clara la necesidad de construir el puente para defender nuestra soberanía, nuestro interés y la prosperidad del país. Todavía no he escuchado ningún argumento que lo pueda cuestionar. En estas sucesivas sesiones se ha discutido el trazado y el proyecto del tratado. De alguna manera, nos gustaría que fueran rebatidos los argumentos que brillantemente se han esbozado en la sesión anterior por parte del señor Senador Mallo, de forma tal de poder redondear un concepto general y no tener dudas en cuanto a ninguno de los aspectos cuanto tengamos que levantar la mano.

Reitero que no hay dudas sobre la necesidad del puente. Los beneficios que traería al país y su traza son parte de la discusión que hemos tenido estos días y durante años. Desde

el punto de vista protocolar, la intención de la obra fue firmada por los doctores Luis Alberto Lacalle, entonces Presidente de la República Oriental del Uruguay, y Carlos Menem, Presidente de la República Argentina. Ahora tenemos un proyecto de este tratado que habla de un puente con determinada traza. Al respecto, siempre aparecen algunos argumentos que pueden generar dudas a los Legisladores; sin embargo, todavía no he escuchado ninguno que cuestione severamente la traza que, en definitiva, se viene estableciendo. Por el contrario, he constatado cuestionamientos severos a las otras trazas que se han planteado. El más fuerte que he escuchado hasta ahora es que sería más conveniente para el Uruguay la traza que va por el delta. Este argumento fue rebatido y me gustaría refrescarlo para plantear nuevamente la discusión; si es necesario, volveríamos a analizarlo, porque eso nos podría sacar las dudas que tuvimos en algún momento a fin de aclararlas definitivamente. Hay dos trazas que se establecen por el delta; una de ellas es inviable por la cercanía con el puente Fray Bentos-Puerto Unzué. No es necesario hacer un puente que vaya por ese lado y tenga una cabecera en Nueva Palmira, porque está a pocos kilómetros del puente que recién mencioné. Además de los inconvenientes que se han manifestado en Sala, creo que este argumento es irrebatible.

La otra dificultad que se mencionaba con mucha contundencia tiene que ver con los severos juicios de orden ecológico que se hacen a las trazas que pasan por el delta. Nadie ha dicho nada al respecto, pero lo afirman prácticamente todos los informes. Los juicios más severos contra las trazas que van por el delta han sido por parte de entidades ecológicas, que han dicho que esto es altamente inconveniente y, tan es así, que, inclusive, no tendrían créditos internacionales para poder sustentar la viabilidad financiera -que son parte de los cuestionamientos que se han hecho al puente- en función del deterioro ecológico que produciría la construcción del puente sobre el delta. Voy a ahorrar al Senado las afirmaciones de grupos y de consultorías muy importantes que han cuestionado severamente esta traza. En la discusión que hemos tenido a lo largo de estos días, intercambiamos con los señores Senadores material de revistas e informes en los que constan opiniones que recientemente han salido en Buenos Aires y en Montevideo, que indudablemente nos hacen dudar en cuanto a si estamos haciendo o no las cosas bien.

Frente a los aspectos relativos a la selección de trazas, debo decir que a mi juicio no hay duda de que la traza que se propone es la mejor para el país. Es la que menos daño hace al sistema y al ecosistema y a la situación socio-económica del departamento de Colonia, e indudablemente la que más conveniencia tiene -aunque más cara es- en función de la poca distancia y de la cercanía que permita integrar a ambas regiones, a ambos países.

Por eso, señor Presidente, analizando el tema de las trazas -que vuelvo a traer una vez más a Sala- creo que no hay dudas, en el sentido de que hasta ahora no ha habido argumentos al respecto y si los hubiera, nos gustaría que se expusieran o se rebatieran los que estamos aportando sobre si esta traza es o no conveniente.

SEÑOR SEGOVIA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR HEBER.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR SEGOVIA.- En virtud de que el señor Senador Heber trae una vez más a la discusión el tema de las trazas y se maneja la inconveniencia de las del delta -hecho absolutamente reconocido por todos- debemos aclarar que la que se denomina como del delta no coincide con ninguna de sus trazas y tampoco es de las previstas anteriormente. Quiere decir que de las diez trazas iniciales se analizaron cinco y dentro de ellas se realizó el estudio que definió la última traza, que es la aconsejable para el cruce del Río de la Plata.

De todos modos, esto que se está manejando como traza del delta no es un proyecto sustitutivo; más bien se trata de otro puente, no sobre el Río de la Plata, sino sobre el río Uruguay, que cruzaría frente a Nueva Palmira. Por lo tanto eso no está ligado a ninguna de las trazas, podría ser o no conveniente, aunque aparentemente trae algunas aseveraciones de inconveniencia por cuanto está muy cercano al otro puente existente frente a Fray Bentos. No obstante, quienes apoyan este trazado ya no hablan de traza sustitutiva, sino de un puente complementario sobre el río Uruguay, donde también aparecería la conveniencia o inconveniencia de otros que se han desarrollado sobre el río Uruguay y que no han cumplido la totalidad de la financiación.

Creo que lo que está en discusión en este momento es saber -como lo decía el señor Senador Heber- si la construcción del puente es necesaria y conveniente o no. Justamente se trata del argumento contrario al que yo hacía en el sentido de que no encontraba elementos suficientes como para sostener la necesidad actual del mismo; no digo dentro de quince o veinte años, sino hoy. El creer que el puente es necesario hoy es un argumento sobre el que tenemos diferencias, ya que en lo personal considero que puede ser así una vez que se desarrolle el ordenamiento territorial del país y que los mecanismos actuales de integración sigan causando efectos. Pero el tema importante es si la integración está limitada por la falta de presencia del puente.

Precisamente, el argumento que nosotros esgrimíamos es que la integración está absolutamente dada y la construcción de esta obra no va a contribuir con elementos complementarios que habiliten una integración más rápida y, en consecuencia -es un problema de conceptos- preferimos la integración desde el punto de vista fluvial antes que las ataduras rígidas. O sea que nuestra propuesta es de integración fluvial, por la vía del río.

Frente a esto, no estamos hablando de trazas y no nos interesa ninguna, ya que el mecanismo de integración no se da a través de un elemento rígido. Por este motivo, utilicé los

argumentos del doctor De Posadas en ese sentido porque me parecían absolutamente concluyentes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Heber.

SEÑOR BATLLE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR HEBER.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR BATLLE.- Es notorio que cada cinco años la mayor parte de los conocimientos o de las disciplinas existentes se renuevan. Entonces, pensar en que un puente de esta naturaleza lo vamos a meditar para dentro de quince años, supone realmente estar fuera del mundo de hoy y de la realidad de lo que está aconteciendo. Es más, la posibilidad de transporte fluvial de pasajeros entre la ciudad de Buenos Aires y la República Oriental del Uruguay está totalmente limitada por más que la compañía Buquebus agregue muchos «ferries». ¿Cómo se puede comparar la posibilidad de cruzar un río como el Río de la Plata con los sistemas de comunicación actuales con la de hacerlo a través de un puente de cuarenta y dos kilómetros que se transforma en una avenida de dos vías de ida y dos vías de vuelta? ¿Cómo se puede comparar la intensidad de tránsito que se crea entre una ciudad de 12:000.000 de habitantes y la costa oriental de esta banda, para creer que eso pueda ser reemplazado por un transporte fluvial? Además, el transporte fluvial de carga entre Buenos Aires y Colonia no existe, es impracticable y en este departamento no hay ningún puerto habilitado para recibir carga de ninguna naturaleza. Asimismo, es imposible pensar en un transporte fluvial de carga por barcos de pequeño porte entre Buenos Aires y Montevideo por la naturaleza de las propias condiciones de navegación y, por tanto, lo que baja por el río tiene que ser cargado en barcos de ultramar en los puertos del delta del Paraná, a lo largo del Paraná de las Palmas, en Nueva Palmira o en Buenos Aires.

En consecuencia, pensar que se puede sustituir el transporte de pasajeros por el transporte fluvial, o pensar que se van a poder instalar diez compañías de barcos de «ferries» para reemplazar un puente que no le va a costar absolutamente nada al país, es realmente desconocer la realidad de lo que significa la conexión entre dos puntos donde de un lado hay 12:000.000 de habitantes y del otro, en todo un país, 3:000.000. Esto sería aislar al país absolutamente.

Por otro lado, nosotros lamentablemente estamos viendo lo que ocurre por no haber tomado estas decisiones a su tiempo, ya que no fue el Gobierno colorado el que impulsó la construcción del puente. Creo que la primera persona que trató este tema en Buenos Aires con Frondizi fue Wilson Ferreira Aldunate, quien concretamente propuso el puente. No es posible creer que nosotros vamos a poder integrarnos a este mundo en expansión y en desarrollo entre Argentina y Brasil dentro de quince años; dentro de quince años pasan por arriba, por el costado y harán los dragados y puertos que necesitan, sin precisar la conexión uruguaya. Por eso nosotros tenemos que establecer esa conexión ahora, antes. Este argumento es el mismo de aquellos que sostenían que primero teníamos que prepararnos para ingresar al MERCOSUR y luego integrarlo. ¿Dónde estaríamos hoy si hubiéramos adoptado ese criterio que tanto se sostuvo en el país? No, es al revés. Parece mentira, pero en el fondo la construcción supone cumplir con los preceptos de las Instrucciones del Año XIII: una organización federal, la capital muy luego fuera de Buenos Aires, el Puerto de Maldonado abierto a todas las naciones que conformaban las Provincias Unidas del Río de la Plata. Es claro que además de navíos hoy también hay puentes. Por ejemplo, entre Suecia, Dinamarca y Alemania antes había nada más que «ferries» y ahora se construyen puentes.

Por cierto que se construyen puentes, que son necesarios para que la gente se comunique. No hacerlos es aislar al Uruguay, cosa que es mucho más grave que las acertadas observaciones realizadas por el señor Senador Mallo a propósito de cuestiones jurídicas. Lo más grave de todo para esta nación, tanto desde el punto de vista político como del jurídico, es aislarla.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Heber.

SEÑOR HEBER.- Señor Presidente: de las palabras del señor Senador Segovia, se desprende que él está en contra de todo tipo de puente. En Sala he escuchado otras opiniones que están a favor de un puente, pero en contra de éste. Debo decir que, personalmente, creía que ya habíamos salvado la instancia de hablar sobre la necesidad de un puente.

Ahora bien; como estoy convencido de que se trata de un buen puente y de un buen trazado en función de lo que conviene al Uruguay, estoy tratando de defender las trazas. El señor Senador Segovia ha dicho que hay otro puente del que se ha hablado recientemente. Aquí tengo un informe sobre la traza Nueva Palmira-Brazo Largo. El mismo fue presentado por un promotor privado quien, obviamente, ha de tener sus intereses -legítimos, además- pero no considero que pueda ser, de alguna manera, un elemento definitorio como para oponernos a esta traza. Dicho informe también dice que se trata de un proyecto con fuertes impactos ambientales negativos como, por ejemplo, la pérdida de humedales y recursos naturales e incremento de las áreas inundables a causa de la construcción de terraplenes sobre el delta. Debo decir que si estuviéramos votando esto, estaría muy preocupado. Además, el informe al que he hecho referencia también dice que desde el punto de vista del transporte, dicho puente no representa una ventaja significativa respecto de la situación existente, dada su cercanía relativa al puente General San Martín entre Fray Bentos y Puerto Unzué. Se trata de un proyecto prácticamente argentino en su totalidad, ya que se desarrolla en un 98% de su longitud en territorio del país hermano.

SEÑOR BATLLE.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BATLLE.- Hago moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-17 en 18. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor Senador Heber.

SEÑOR HEBER.- Creo que otro señor Senador había hecho fuertes cuestionamientos de carácter ecológico. Sin embargo, esta traza es la que menos afecta el actual ecosistema. Reitero que la traza A es la que menos afecta el ecosistema, si bien se cuestiona ecológicamente.

Obviamente, no nos vamos a poner de acuerdo con el señor Senador Segovia sobre la necesidad de un puente, dado que él está en contra de ello. Sin embargo, insisto en que no es mejor la traza de Nueva Palmira-Brazo Largo.

SEÑOR SEGOVIA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR HEBER.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR SEGOVIA.- Agradezco al señor Senador Heber la interrupción ya que, por vía de las alusiones, no quería usar su tiempo, porque de hacerlo así, iba a suceder lo que el otro día le pasó al señor Senador Michelini, quien no pudo terminar su exposición.

Ante el hecho de que se nos dice, abiertamente, que estamos fuera de la realidad nacional y que pretendemos aislar al Uruguay, debo señalar que esa no es nuestra voluntad ni la forma de proceder. Obviamente, puedo equivocarme en los argumentos, pero los esgrimo luego de haberlos estudiado. No pretendo tomar un camino aislacionista, sino que simplemente defiendo una posición que creo correcta. En ningún momento he hablado de reemplazar el medio fluvial por el carretero o viceversa. Lo que sí he dicho es que en el día de hoy existe un medio fluvial aceptable que cumple con todos los fines y que la construcción de otro medio de integración, que se cataloga de más fuerte y que uniría a los dos países, podría posponerse un tiempo. Ello permitiría un mayor y más adecuado ordenamiento territorial, que el que se está llevando adelante. Las necesidades actuales del departamento de Colonia, que se dan como consecuencia de los requerimientos de los turistas argentinos, son las que van generando esa situación, que a breve plazo también deberá cambiarse. Tal vez se ha establecido un plazo demasiado amplio, pero hay que recordar que esta Comisión ha estudiado doce o trece años el tema, sorteando múltiples dificultades.

En cuanto a la traza ecológica a la que hacía referencia el señor Senador Heber, debo decir que estoy hablando de un puente, donde sea, pero no en el momento actual. Reitero que pienso que hoy no hay necesidad expresa de un puente por causa de la integración ni por el desarrollo. Con respecto a la traza del delta, hay que aclarar que la misma no tiene ningún terraplén sobre el delta.

SEÑOR BATLLE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR HEBER.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR BATLLE.- Quiero decir, simplemente, que estamos ante la tragedia de determinar qué es primero: ¿el huevo o la gallina? Entonces, es necesario destacar que cuando existe un conjunto de empresas internacionales dispuesto a hacer una inversión en un puente que no le va a costar nada al país, es porque la estimación del crecimiento del tráfico justifica la inversión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Heber.

SEÑOR HEBER.- Retornando al razonamiento de la defensa de la traza establecida en el Tratado, debo decir que otro de los inconvenientes que se había señalado es el referente al tema del ordenamiento territorial. Al respecto, el señor Intendente de Colonia nos ha dicho que ya cuenta con un programa. Se trata de una de las pocas Intendencias que ya tiene un plan de ordenamiento territorial que, por otra parte, es una maravilla. Ese plan del Intendente de Colonia fue votado en la Junta Departamental por la unanimidad de los partidos. Para su puesta a punto se buscó la opinión de todas las fuerzas sociales, ambientalistas y políticas.

(Ocupa la Presidencia el Senador Orlando Virgili)

-Se trata de un plan que respeta la propiedad y establece límites, ya que está muy bien estudiado. La Intendencia Municipal -órgano del Estado que debe atender estos asuntos- ya previó los inconvenientes que se pueden dar desde el punto de vista del ordenamiento territorial, instrumentando medidas que sirvan para preservar el estilo de vida de la ciudad de Colonia y su forma de ser, sin llegar a desnaturalizarla. Me ha sorprendido escuchar que a raíz de la construcción de un puente, va a darse una suerte de desnaturalización de la idiosincrasia de los habitantes de dicho departamento. Quien habla, junto con el señor Senador Garat y con el doctor Lacalle Herrera ha visita-

do frecuentemente dicho departamento a fin de entrar en comunicación con la gente. Por lo tanto, conoce bien la gran influencia que la cercanía con Buenos Aires ha ejercido sobre la zona. Incluso, la ejerce actualmente, con o sin puente y ello se debe, fundamentalmente, a los medios de comunicación, a la dependencia laboral de mucha gente y a la compra de predios rurales y urbanos por parte de muchos argentinos que hoy viven en Colonia.

Esto no se da por el puente, sino por un atractivo que se genera en el departamento y que está llevando a que muchos argentinos compren tierras e inviertan en él. Si bien hoy no tenemos puente, esto de alguna manera se está dando. Por eso, señor Presidente, quiero decir que no he percibido con nitidez los argumentos con respecto a los miedos al tema de la desnaturalización. Lo que sucede hoy en Colonia es lo que, de alguna manera, surge como influencia por ser vecinos. Lo mismo ocurre en el departamento de Rivera con las ciudades de Santana do Livramento y Rivera donde se habla el «portuñol» y se observa esa convivencia. Allí somos una ciudad y dos ciudades al mismo tiempo. Por eso no hemos perdido soberanía ni dejamos de ser riverenses y, realmente, tenemos una integración.

Es cierto cuando se dice que estamos, de alguna manera, teniendo una vinculación con una gran urbe como es Buenos Aires, pero no veo con claridad que eso nos pueda perjudicar; no me lo han demostrado con claridad. Reitero que podría ser un argumento de peso, pero, por lo menos a mí no me lo han demostrado a lo largo de la discusión y no me permite cambiar la opinión que tengo sobre el tema.

SEÑOR CASARTELLI.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR HEBER.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR CASARTELLI.- Señor Presidente: quisiera aludir a un aspecto de la intervención del señor Senador Heber referido a cómo el impacto ambiental y todo lo que puede significar como deterioro de las posibilidades del departamento de Colonia y de su desarrollo, estaría obviado por ese plan territorial aprobado.

En primer lugar, deseo expresar que no se trata de un estudio derivado de las consideraciones de las posibles incidencias que tenga la presencia del puente.

En segundo término, cuando recibimos al señor Intendente Municipal de Colonia en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, le consultamos sobre las previsiones que en materia de disponibilidad de tierras y de servicios serían necesarias frente al posible incremento de la población, y al respecto nos señaló que la Intendencia no tenía los recursos ni los medios para ello y que esas preguntas debían ser derivadas a los Ministerios correspondientes.

Por tanto, más allá del plan regulador que pueda existir en la ciudad de Colonia, se trata de algo que está en el papel y, en este momento, no quiero discutir cómo se llegó a él, ya que se hizo de apuro y en función, fundamentalmente, de fraccionamientos irregulares en esa zona. El plan no surgió en base a un estudio acerca de las posibilidades de la construcción del puente.

Nada más y muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Puede continuar el señor Senador Heber.

SEÑOR HEBER.- Señor Presidente: no sé cuándo se llevó a cabo la entrevista del señor Intendente Municipal de Colonia con la Comisión; seguramente, ella tuvo lugar antes del entendimiento y del convenio que celebró la Dirección de Ordenamiento Territorial del Ministerio con la respectiva Intendencia, donde se hicieron los estudios en forma conjunta. Si no me equivoco, esto fue a pedido del propio señor Presidente de la República -y aquí no hay méritos de partido alguno ni de cintillos- que le encargó al señor Ministro que la Dirección de Ordenamiento Territorial trabajara en forma conjunta con el señor Intendente Municipal de Colonia para obtener un resultado realmente excelente, como el que se alcanzó. Quizás la entrevista en Comisión que señaló el señor Senador haya sido previa, justamente, a este trabajo que ha sido votado -vuelvo a decir- por la unanimidad de los miembros de la Junta Departamental, con la tranquilidad de que van a preservar un estilo de vida.

Volviendo al argumento de la traza A), señor Presidente, podemos concluir que en función de ella no habría pérdida de humedales y, por lo tanto, habría créditos. Reitero que al día de hoy ningún organismo ni institución financiera de crédito multilateral invierte en proyectos que tengan un fuerte impacto ecológico. Por ello, al no haber pérdida de humedales, hay créditos y viabilidad financiera, que era otro de los aspectos que, de alguna manera, se cuestionaba. A su vez, no se afectan asentamientos humanos importantes en ninguna de las dos cabeceras de la traza. Por eso, señor Presidente, se plantean cabeceras en Avellaneda y General Paz, respectivamente, y en Punta de los Patos en Uruguay.

Desde el punto de vista de los efectos de sedimentación y erosión, la traza se desarrolla en la zona más estable del río, lo que minimiza los impactos de sedimentación. En esta instancia puedo respetar a aquellos señores Senadores que dicen estar en contra de cualquier puente; eso lo puedo aceptar como argumento, pero no lo comparto. No obstante, lo relativo a las trazas, que eran algunas de las dudas que teníamos muchos señores Legisladores, es contundente frente a estos informes. No hay duda de que la mejor traza, por distancia, por efectos ecológicos, por sedimentación y por razones urbanísticas -porque, de alguna manera, no hay que hacer proyectos de infraestructura de «by pass» de la ciudad de Colonia- es la traza A).

Por otro lado, señor Presidente, se habla de argumentos paisajísticos, que también importan; a algunos de ellos se refi-

rió el señor Senador Irurtia. Se dice que la traza A) tiene un importante efecto positivo, dado que por su ubicación al este de la ciudad no interferirá la visión de la puesta del sol en la bahía del río, un verdadero recurso natural a proteger. Vale decir que paisajísticamente también conviene que la traza se ubique del lado este de la ciudad.

Además, se dice que económica y financieramente -estas son dudas que planteó un señor Senador frenteamplista- la traza A) es la que presenta mejores indicadores económicos y financieros, debido a que al ser más corta -42 kilómetros- tiene menor costo de obra y una demanda de tráfico solo ligeramente inferior a la alternativa captada de mayor demanda, que es la traza Colonia-General Paz.

Por lo expuesto, señor Presidente, creo que los argumentos que se han esbozado en estos informes son realmente contundentes. Considero que al país le conviene esta unión por todas las razones que el señor Senador Michelini esbozó en cuanto a su conveniencia turística, aunque no es un puente turístico. Si se tratara de un puente turístico, se podría también argumentar que el turismo ahora está pasando por barcazas, por «buquebus» y por barcos, y que luego no será así, pero en definitiva ellos no se van a perder. Como se trata de un puente que no solamente contempla el pasaje turístico sino también el de carga, no me gustaría que el único argumento que se pusiera arriba de la mesa fuera el de la conveniencia de orden turístico, que existe, que es muy importante para el país, que es donde mayor inversión hemos tenido en los últimos diez años, que ha dado más empleo que ninguna otra actividad y que ha crecido al igual que lo ha hecho gran parte de este tipo de servicios en el mundo entero.

No es, señor Presidente, que uno prefiera una actividad a otra, como falsamente a veces se presupone en este tipo de discusiones. Se dice que es preferible tener industrias y no crecer en el área de servicios; que la agropecuaria es la que se debe expandir y no los servicios; pero yo creo que es mejor que crezcan todos: el sector industrial, el agropecuario y el de servicios. Es así como crece el país y no flechando la cancha para unos o para otros, ni privilegiando a un sector sobre otro. Hay que tratar, de alguna manera, de aprovechar de la mejor forma estas oportunidades históricas que se nos dan. Estará en nosotros aprovecharlas y hacer de esto un beneficio y no un perjuicio. Por eso, señor Presidente, nos acercamos positivamente al tema del puente.

A continuación, me voy a referir al último de los argumentos a favor, y que se vincula al potencial granjero del país, al existir en esa zona tierras benditas que mucha riqueza pueden producir al tener a 42 kilómetros -a lo sumo 100 kilómetros- la posibilidad de un mercado de consumo, hecho que no resiste otro análisis. En la actualidad, los productos de granja que abastecen el consumo interno son traídos a Buenos Aires de una distancia aproximada a los 300 kilómetros, mientras que los nuestros estarían a no más de 100 kilómetros, lo que generaría un fuerte crecimiento granjero en la zona, intensidad de producción, alta mano de obra y tecnificación y la posibilidad de entrar en un mercado argentino de importante y caro consumo. Ello ocurriría en función de la calidad de nuestros productos y de la cercanía, que es una ventaja comparativa que solamente tiene el Uruguay.

A esto hay que agregar algo que no se ha mencionado, aunque se ha dicho que quizás no tengamos que hacer mayor hincapié; me refiero a lo que puede significar la vieja lucha o competencia de puertos entre Buenos Aires y Montevideo. En ese sentido, creo que no hay dudas de que se producirá un crecimiento potencial del Puerto de Montevideo; por supuesto que dependerá de nosotros y de la infraestructura del puerto de aguas profundas de La Paloma -como había mencionado el señor Senador Batlle- proyecto que viene siendo estudiado desde hace mucho tiempo. Incluso, el señor Senador Batlle mencionaba que Wilson Ferreira Aldunate era uno de los que había planteado la viabilidad de este tema con el entonces Presidente argentino Frondizi. Creo no estar equivocado en que el doctor Eduardo Víctor Haedo fue el primero que vio la importancia de la unión de ambos países entre Colonia y Buenos Aires, y el señor Senador Santoro me confirma que esto es así. Quiere decir, señor Presidente, que esta importancia la viene advirtiendo el Partido Nacional desde hace mucho tiempo. Hoy estamos firmemente convencidos de que esta obra significará un gran beneficio para el Uruguay.

Con respecto al tema de la desnaturalización nacional, ya he hecho referencia e indicado que, a mi juicio, no es de recibo. Es más; si la hay, existe con o sin puente. Insisto en que la mimetización, el interés o el área de influencia que tiene Colonia con Buenos Aires es la misma que tiene Brasil en Rivera y en Artigas, así como sucede en otras zonas limítrofes, pero no por ello dejamos de ser menos orientales, ni menos riverenses o menos colonienses. Además, esas influencias ya no sólo se producen por tierra, sino también por aire.

Por tales razones, creemos que esta obra es de gran importancia, sobre todo mirando al país en su conjunto, mirando a la integración. Asimismo, creemos en el eje vial, creemos en el puente; si no hay puente, no habrá tal eje vial, y sin ello no se producirá la integración de acuerdo a como la concebimos.

Además, no queremos que la historia nos pase por un costado, es decir, por Uruguayana. Hemos establecido y hemos tenido la visión suficiente de no temer la integración con los mayores. En ese sentido, hemos dado pasos muy importantes, sin saltearnos ninguno; el Senado lo aprobó por unanimidad, mientras que en la Cámara de Representantes sólo hubo dos votos en contra de la integración con el MERCOSUR. Precisamente, esta obra es parte necesaria y complemento del desarrollo de la prosperidad nacional, razón por la que somos sus firmes defensores. Si existen dudas, aclarémoslas en este ámbito, pero no podemos tener preconceptos acerca de lo que puede significar una obra de infraestructura, que nos dará todo de ganar y nada de perder; hasta ahora, no se me ha dicho en qué pierde o es negativa para el Uruguay la construcción del puente. Es más; se dice que no sería este el momento, sino de acá a 10 años, y yo pregunto por qué no hacerlo ahora. Debe-

mos terminar con la idea de dejar para mañana lo que se puede hacer hoy; entonces, hagámoslo ahora, porque ya hemos demorado bastante en la discusión de este tema en el ámbito del Parlamento y, por ende, debemos ingresar en la etapa de definiciones, aunque dudas puedan quedar. El Herrerismo está en condiciones de decir «sí» a la construcción de esta obra y a la aprobación de este Tratado, a esta traza, a la integración, a la prosperidad, a apoyar y a creer en nuestra gente, en los puertos y en las posibilidades de desarrollo general que, indudablemente, nos abrirá las puertas de la comunicación que, a su vez, es integración.

Es cuanto quería manifestar.

SEÑOR SEGOVIA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Don Orlando Virgili).- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SEGOVIA.- Señor Presidente: quiero hacer una aclaración con respecto a las fechas que ha manejado el señor Senador Heber, así como a la ordenanza del departamento de Colonia, pues intervine en ese acto.

Concretamente, el convenio del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente con la Intendencia de Colonia es de junio de 1995, y la presencia del jerarca comunal de ese departamento en la Comisión de Asuntos Internacionales tuvo lugar el 3 de julio de 1997, lo que indica que ya se había desarrollado todo el proceso.

(Ocupa la Presidencia el licenciando Hugo Fernández Faingold)

-De acuerdo con lo expresado por el señor Intendente Municipal, no se trata de un plan de ordenamiento territorial, sino de normas de fraccionamiento contenidas en la ordenanza -que ya estaba a consideración de la Junta Departamental en ese momento- y de la creación de un equipo de microrregión, integrado por los señores Ricardo Gorosito, Pablo Guidone y la señora Alma Odriozzola.

Quiere decir que el departamento de Colonia no dispone de un proyecto de ordenamiento territorial, sino de una ordenanza de fraccionamiento que, justamente, puede ser la base de un proyecto de esa naturaleza.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el Miembro Informante, señor Senador Ricaldoni.

SEÑOR RICALDONI.- Señor Presidente: justamente por el privilegio reglamentario de que dispongo, no quise interrumpir la exposición del señor Senador Heber, que comparto totalmente. Sin embargo, algunas intervenciones que he escuchado en el día de hoy, me obligan a hacer algunos comentarios, sin perjuicio de lo que señalaré más adelante.

Antes que nada, quiero señalar que -al igual que el señor Senador Heber- en los tiempos que corren, si no entendemos a la soberanía como corresponde, nos vamos a quedar sin ella. Reitero que lo dijo claramente el señor Senador Heber, expresiones que, a ese respecto, comparto en su totalidad.

Podemos perder soberanía si nos quedamos sin los instrumentos que nos permitan ser lo que queremos dentro del proceso de integración, ya que la soberanía significa poder dictar, libre y democráticamente, todas aquellas medidas que tengan que ver con los intereses nacionales. Como se ha dicho, sin el puente o sin el eje vial, o a la inversa, quedaremos mirando desde afuera lo que todos sabemos es una verdad a puño. Lo propio pasó antes de que se firmara el Tratado de Asunción referente al MERCOSUR. La intervención sucesiva de dos gobiernos -es decir, el primero, del doctor Sanguinetti, y luego el del doctor Lacalle Herrera- dio mérito a que, lo que iba a ser un tratado bilateral de comercio entre Argentina y Brasil, se convirtiera en un Tratado cuatripartito, que no nos dejó afuera de ese intercambio comercial en el que también nos va la vida a los uruguayos.

Esto también tiene que ver con otro tema que se ha señalado. El hecho de la pérdida de identidad -no nacional como se ha insinuado, sino regional- no tiene nada que ver con el puente, sino con otras cosas, algunas de las cuales ni siquiera puede manejar el país, porque a través de películas, de la televisión o de la literatura, muchas veces estamos cambiando valores o conceptos firmemente arraigados, y no por factores provenientes del otro lado del Río de la Plata o del río Uruguay, sino del otro hemisferio. Entonces, no es por ahí por donde pasa el tema; quizás sí por el hecho de que desde la escuela primaria se afirme cada vez más la razón de ser de este país, tal vez con políticas que nos hagan sentir orgullosos de muchas cosas de las que tenemos que estarlo, y críticos de otras, para continuar siendo un país con auténtica identidad nacional, que no tiene ninguna contradicción con lo que al mismo tiempo es la vocación del país, desde su gestación, de estar integrado a la región.

Con respecto al tema sobre el cual ha habido discrepancias en Sala en la tarde de hoy, quiero manifestar algo, no porque me lo haya dicho el Gobierno -que también lo ha hecho- sino mi amigo, el Intendente de Colonia, señor Carlos Moreira. Me refiero a que ha habido un acuerdo entre el Poder Ejecutivo y la Intendencia Municipal de Colonia a este respecto, lo que evidentemente significa una garantía, por lo menos igual en lo que tiene que ver con la voluntad política, la que además está consagrada jurídicamente en el Tratado, cuyo artículo 4º dice que las partes contratantes se obligan a que los tramos de las rutas principales que vinculen los enlaces del puente con las respectivas ciudades capitales y los intercambiadores, etcétera deben estar concluidos o en ejecución a la hora de la construcción del puente. Por su parte, en los literales c) y d) del artículo 4º del proyecto de ley que estamos considerando, se establecen previsiones especiales a este respecto. Por ejemplo, el literal d) encomienda al Poder Ejecutivo y a los Ministerios intervinientes que cooperen con la Intendencia Municipal de

Colonia en la preparación y ejecución de un Plan Director para dicho departamento.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

-Iba a realizar algunas otras observaciones, pero advierto que se me ha terminado el tiempo, por lo que seguramente las desarrollaré en el curso de mi exposición.

SEÑOR ITURRIA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ITURRIA.- Ingresando un poco atrasado al tratamiento del tema, quisiera hacer algunas reflexiones en apoyo a la aprobación de este Tratado.

En cuanto a la necesidad y conveniencia de la construcción del puente, pensamos que es un elemento más que procura ayudar a los múltiples lazos que existen con la nación argentina, que por razones culturales, geográficas y de relación histórica, sin duda ha sido y es una de nuestras mejores amigas a través del tiempo, de la historia y hacia el futuro. El puente será otra herramienta -no la única por supuesto- que conducirá a profundizar los lazos de integración cultural, comercial y de toda índole.

Las naciones cada vez participan más de los sucesos que ocurren a nivel mundial, no sólo con los países vecinos, sino con todos. El mundo se ha achicado, y personalmente creo que no debe preocuparnos ningún tipo de pérdida de identidad nacional, en la medida en que esos aspectos tienen que ser custodiados por los organismos públicos, por las organizaciones culturales, y principalmente por la enseñanza, que es la herramienta esencial para cuidar valores propios de cada nación y de cada región. Pero, además, con el pueblo argentino son múltiples los caracteres similares a nivel sociocultural que nos unen.

Por otro lado, aunque el transporte fluvial resulta fundamental, y la naturaleza o Dios, o como quieran llamarle nos ha dado la oportunidad de tener un cauce de agua que ayuda al transporte de bienes, de personas, etcétera, el puente sería un complemento a lo que nos ha brindado la naturaleza. En su momento, surgió la preocupación de si este podía afectar la navegabilidad y, estando en otra función pública, fuimos invitados a la Comisión respectiva para analizar la situación. En aquella oportunidad concurrimos con especialistas en el tema, concretamente con el Comandante interino de la Armada y con otros técnicos, y sostuvimos que no estábamos en condiciones de dar un informe definitivo, en virtud de que todavía no había culminado el trabajo que a solicitud de la Comisión Binacional estaban realizando los servicios especializados de las Armadas argentina y uruguaya. Inclusive, en un momento tuvimos alguna discusión con los integrantes de la delegación uruguaya ante la Comisión, por la oportunidad en que se habría de analizar el tema de la influencia del puente sobre la navegación en el Río de la Plata y el río Uruguay. La Comisión nos dijo que la tardanza en solicitar este estudio se debió a que no se había acordado la traza, puesto que para requerir los informes técnicos que determinaran la influencia positiva o negativa del puente sobre la navegación, se debía establecer la traza; una vez determinada, se pidió el informe, que fue elaborado de manera muy detallada y completa por el servicio especializado de la Armada uruguaya, siendo elevado al señor Presidente de la República, y luego presentado ante la Comisión, conteniendo todos los detalles referidos a los proyectos, posibilidades o necesidades del puente en su actual traza -con alguna pequeña corrección que todavía puede haber- pero fundamentalmente basado en los requerimientos de la navegabilidad. Luego de este análisis quedamos tranquilos, porque vimos que no hay una afectación de navegabilidad, ya que inclusive el puente previsto es mucho más ancho que el actual canal que se utiliza para la navegación. Además, se hicieron estudios a futuro, pensando en los volúmenes de carga a transportar.

De modo tal que hubo un informe técnico consensuado entre los Servicios Técnicos de las Armadas argentina y uruguaya, que exponía las características necesarias e imprescindibles para una correcta navegación en condiciones similares a las actuales, respetando inclusive canales secundarios, que permitirán a futuro la navegación en las proximidades de la costa uruguaya.

Esa preocupación institucional que nos surgió, obedecía a algunas objeciones que se señalaban en cuanto a las posibilidades de poner con el puente un obstáculo a un natural modo de transporte como es el fluvial.

Creemos que este aspecto no nos puede inquietar, porque ha sido estudiado y analizado en profundidad, cosa que nos da tranquilidad.

También se ha objetado la factibilidad económica y consideramos que ese punto podrá constatarse en la realidad, una vez que se llame a las empresas y consorcios internacionales interesados. Pero este es un elemento que no afecta a la aprobación del Tratado ni al proyecto en sí mismo. Si no hay una razonable relación económica entre la inversión y su explotación, el puente no se realizará. Ese es un hecho que no podemos evitar ni transformar, porque también está el compromiso importante, necesario y oportuno de que los Estados participantes de este proyecto binacional no van a invertir. De modo que aquí tampoco podría objetarse como si hubiera que destinar fondos nacionales a la construcción de la obra; si así fuera, habría que analizar la prioridad entre el puente Colonia-Buenos Aires y otras obras de infraestructura que necesita el país. En definitiva, si hay interesados en invertir en esta obra, no va a ser afectada la posibilidad del país en inversión e infraestructura.

En cuanto a los posibles efectos del puente, debo decir que toda actuación del hombre sobre la naturaleza tiene aspectos positivos y negativos. Hay que tratar que los puntos negativos

-que son los costos de la obra, naturalmente en términos variados- se minimicen; para eso siempre habrá correctivos, porque hay cosas que no pueden ni siquiera admitirse en la previsibilidad anterior a la existencia de la obra. Como saben los señores Senadores, con más experiencia que quien habla, el Legislador muchas veces está corriendo detrás de los hechos humanos, de las situaciones que se generan, porque nunca es fácil prever todas las consecuencias de una acción. Por supuesto, habrá una incidencia en el medio ambiente, pero se minimizará y corregirá. También existirán todos aquellos factores que el desarrollo de una región provoca sobre muchos aspectos de la vida cotidiana. Hemos tenido noticias de que el departamento de Colonia es la región nacional menos afecta a esta obra. A lo mejor, la proximidad y la importancia de la obra generan un cierto impacto negativo en la opinión pública, pero creo que toda obra de esta jerarquía es trascendente.

Obviamente, hay diversos elementos a estudiar y, en ese sentido, el tema se ha venido debatiendo desde hace mucho tiempo. Incluso, al principio se hablaba del otro puente posible, es decir, el que une Fray Bentos con Puerto Unzué. Según informes que hemos recibido en el día de hoy, el entonces Presidente de la República Argentina, Arturo Frondizi, expresó que ambas obras eran importantes. Aquella se realizó y esto está demostrando que se señalaba la posibilidad de las dos obras, y ahora estamos pensando en la segunda. No creo que haya habido exceso de velocidad en el tiempo, porque ya vemos que ha sido un largo trajinar y un extenso trabajo de entendimiento y asesoramientos diversos.

Creo que es tiempo de que demos la vía para que esta obra continúe en sus posibilidades. Si no hay interesados, por supuesto que no se hará, pero de llevarse a cabo tendrá efectos no sólo en el transporte -que es uno de los elementos a tener en cuenta en la consideración del puente- sino también en otros aspectos muy interesantes del departamento de Colonia, que va a tener un impacto altamente favorable.

Creemos que podrá haber medios, sistemas, maneras o actuaciones, tanto del Gobierno Departamental como del Nacional, que corrijan y minimicen los efectos de los riesgos. Pero el desarrollo y las transformaciones no pueden detenerse por los temores. Hay que enfrentar las grandes obras y luego se irán resolviendo poco a poco los problemas, pero siempre con una visión de futuro, optimista y con una comprensión de que entre los países hermanos, como somos los que hoy integramos el MERCOSUR, tenemos que seguir transitando hacia una integración mayor. No debemos tener temor. Los uruguayos estamos capacitados para enfrentar este tipo de situaciones y salir airosos, como lo prueban muchas acciones y participaciones internacionales de nuestros técnicos, artistas, ingenieros, arquitectos, etcétera, que demuestran una actitud para resolver y para transitar los riesgos del mundo moderno en cualquier parte del mundo, destacándose. Por tanto, creo que el tiempo nos dará la razón en la necesidad y conveniencia de seguir profundizando en obras de esta naturaleza sin tener tantos temores. Comprendo que somos muy conservadores y por eso esta obra tan importante nos llena de temores. ¡Vamos a afrontarlos con éxito!

SEÑOR SEGOVIA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR ITURRIA.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR SEGOVIA.- Cuando el señor Senador Iturria cumplía funciones como Ministro de Defensa Nacional, se nos acercaron todos los problemas de consultorías de las dos Armadas. Es absolutamente real la transcripción hecha por el señor Senador en cuanto a la imposibilidad de un primer informe en la fecha en que fue citado por la Comisión del Senado, y también la entrega del informe final de la Armada Nacional en el momento en que se dispuso de ella. En mi intervención de hace un rato manifestaba la excelencia del informe proporcionado por las dos Armadas, que nos permitió abordar algunos de los temas que traían incertidumbre.

El señor Senador hizo referencia a dos temas importantes.

Por un lado, habló de la no afectación de dineros del país en la construcción de la obra; por el contrario, por el régimen que se adoptó, los inversores serán extranjeros, así como también los capitales de riesgo. Sin embargo, no coincidimos en el hecho de que el país no invierte nada. Justamente, mencionábamos en nuestra anterior intervención que habíamos recibido un informe de la Comisión Nacional del puente, que hablaba de la necesidad de una inversión complementaria -mínima, es cierto- de U$S 48:000.000 en dieciocho años, pero que no tenía contemplado la incidencia de la obra más allá de las calles del ámbito urbano de Colonia.

Ese informe de la Armada -que es absolutamente tranquilizante, según lo mencionaba el señor Senador- habla de la necesidad de 45 pies de calado, que ya fue cuestionado en Sala en cuanto a que es impropio y que no existe a nivel mundial. Entonces, no estamos haciendo previsiones para el futuro, sino que tenemos por delante ese calado que ha sido estudiado por la Armada con cuidado y, justamente, esa información nos merece tranquilidad.

Con respecto a las tres empresas y consorcios importantes a nivel internacional que se mencionaron, debo decir que manifestaban la inviabilidad por el régimen de peaje si no se mantenían mayores tiempos y si no se incorporaban elementos adicionales como las concesiones de otros servicios en el puente, y aun la adjudicación de obras en los tramos de vialidad. Es decir que si se cumple lo aceptado y aconsejado por la Armada, estaríamos ante una inversión similar a la del puente solamente en dragados, si se la compara con la inversión de U$S 100:000.000 que se realizó en el Canal Martín García.

Muchas gracias, señor Senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Iturria.

SEÑOR ITURRIA.- Quiero reiterar que mantengo lo dicho y, además, deseo manifestar que actualmente se requiere hacer el dragado permanentemente y habrá que seguir haciéndolo, haya o no haya puente. Es un tema de mantenimiento de los canales de navegación, que hay que hacerlo con o sin puente y, por lo tanto, creo que esto no cambia sustancialmente las cosas.

En aquel momento, lo que más nos preocupaba era si el puente podía transformarse en un obstáculo a la navegación, lo que quedó demostrado negativamente.

Era lo que quería decir.

SEÑOR HEBER.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR HEBER.- Señor Presidente: se ha dicho que lo que se había votado en la Junta Departamental era solamente una ordenanza. Al respecto, debo decir que es verdad; es una ordenanza de fraccionamiento, pero también de ordenamiento territorial, según la información que me ha llegado a la mesa de trabajo, de gente que se ha puesto en contacto con quienes han trabajado junto al Intendente Moreira. Y digo más: además de ser de ordenamiento territorial, es de medio ambiente.

Por otra parte, también está pronto el Plan Director de Colonia y en curso los correspondientes a las otras ciudades.

Vale decir -para tranquilizar al Senado- que se está trabajando bien en ese sentido, y se está previendo lo concerniente a los planes directores y sus posibles impactos socio-económicos en Colonia y en las ciudades vecinas.

Asimismo, esta ordenanza -que, repito, es de fraccionamiento, pero también de ordenamiento territorial- fue votada en enero de 1998, prácticamente en todos sus artículos, por unanimidad.

Quiere decir que se sigue trabajando bien, a tal punto que se informa que hay un equipo de la microrregión que está colaborando con el Intendente Moreira en distintas áreas, no solamente en las urbanas, sino también en las rurales, con el fin de prever estos impactos. Esto, de alguna manera, nos da la tranquilidad de que las cosas se están haciendo bien en Colonia.

Era cuanto quería decir, señor Presidente.

SEÑOR SEGOVIA.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SEGOVIA.- Señor Presidente: debo decir que coincido con el señor Senador Heber en cuanto a la existencia de ese equipo de la microrregión; y en su momento nombré hasta a los integrantes del equipo que sigue trabajando en el estudio de lo que inicialmente no fue un ordenamiento territorial.

Precisamente en este momento ingresa a Sala el señor Senador Batlle, quien ha planteado el tema de qué es primero, si el huevo o la gallina. Justamente, aquí se da nuevamente la misma interrogante: ¿cuál es el huevo y cuál la gallina en el acondicionamiento y en el ordenamiento territorial? Técnicamente, creemos que primero se debe producir un acondicionamiento para luego, a partir de él -que aclara la situación de la tierra- se pueda efectuar el ordenamiento de la tierra ya acondicionada.

También quiero recalcar el hecho de que he recibido la información del señor Ministro Chiruchi en el sentido de que se sigue trabajando bien, especialmente en la parte de posibilidades de operativos de ordenamiento territorial en todo el país.

Personalmente, lo que objetaba es que ya hace ocho años se había alertado sobre la necesidad de una ley de ordenamiento territorial; y esto aún no se ha cumplido pues se encuentra en trámite de gestión. Las normas de fraccionamiento siempre conducen, inevitablemente, a generar condiciones para un acondicionamiento, un ordenamiento, planes directores o bases para estos. Algunos de estos términos ya salieron del mercado de las profesiones de arquitecto y agrimensor, pero son las que siguen generando este tipo de intervenciones en las distintas ciudades y localidades. También es absolutamente cierto que no se puede abordar un acondicionamiento territorial si no se estudia, en forma conjunta, la planta urbana, la suburbana y el medio rural. Más adelante, se puede llegar a considerar la región y el país.

Entonces, la gran propuesta, para nosotros, es una ley de acondicionamiento y ordenamiento nacional, que regule el mecanismo para acceder a las tierras de este país y también, en forma definitiva, todo aquello que se mencionó acerca de la cartera de tierras y del precio de las mismas en el Uruguay.

Muchas gracias.

7) SESION EXTRAORDINARIA

SEÑOR RICALDONI.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR RICALDONI.- Señor Presidente: sin perjuicio de la continuación de la sesión de hoy, quisiera hacer una moción en el sentido de que, luego de terminada la misma -al no haber más oradores inscriptos- pasemos a cuarto intermedio y continuemos en régimen de sesión extraordinaria el próximo martes a las 16 horas. En caso de que el martes se finalice con la discusión de este tema y haya tiempo suficiente como para seguir trabajando, propongo que se inicie la sesión ordinaria;

en caso contrario, que esta comience el día siguiente luego de finalizado el tratamiento de dicho asunto en el Senado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción presentada.

(Se vota:)

-18 en 18. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

8) SE LEVANTA LA SESION

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa informa a los señores Senadores que no hay más oradores inscriptos, por lo que se procedería, según los términos de la moción votada, a pasar a cuarto intermedio hasta el próximo martes a las 16 horas.

Se levanta la sesión.

(Así se hace a la hora 18 y 11 minutos, presidiendo el licenciado **Hugo Fernández Faingold** y estando presentes los señores Senadores **Baráibar, Batlle, Bergstein, Brezzo, Carvalho, Casartelli, Heber, Laguarda, Mallo, Pais, Quarneti, Ricaldoni, Santoro, Sarthou, Segovia,** y **Virgili.**)

Lic. HUGO FERNANDEZ FAINGOLD
Presidente

Lic. Jorge Moreira Parsons
Secretario
Sra. Quena Carámbula
Prosecretaria

Sr. Freddy A. Massimino
Director del Cuerpo de Taquígrafos

Corrección y Control
División Publicaciones del Senado

Dep. Legal Nº 205147/98